MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP

TÁMOGATÁSÁVAL

1940. 4. SZ. ÁPRILIS HÓ

ÁRA 60 FILLÉR



Magyar vadászpilóta repülésre indul . . .

ARADO

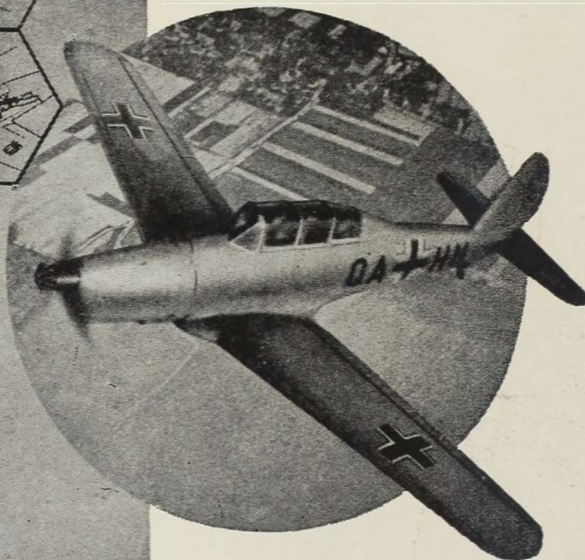


Ar 96 B

Többfeladatú gyakorló és könnyű harcigép

A korszerű hadirepülőgépek sikeres bevetése csak a személyzet alapos kiképzésével érhető el. A repülőteljesítmények hatalmas fokozása oly gyakorlógépet kíván, mely a könnyű átmeneti lehetőséget biztositja a pilótának a hadirepülőgépre és egyben a megfigyelő sokoldalú kiképzésére is lehetőséget nyujt.





A kétüléses tisztafémépítésű-mélyszárnyú AS 410 A 360/450 Le-s Argus motorral felszerelt Arado 96 B az ideális többfeladatú gyakorlógép.

A mű-, vak- és éjjeli repülés,
vadászrepülő-gyakorlat,
a pilóta és megfigyelő gp. lövészet,
bombavetés,
fényképezés,
rádiótávírás gyakorlására kiválóan alkalmas az Ar 96 B.



Nagy teljesítményei és fegyverzete alkalmassá teszik az Arado Ar 96 B-t közelfelderítő, könnyű harci, valamint légirendészeti feladatok megoldására.

ARADO

FLUGZEUGWERKE GMBH • POTSDAM (NÉMETORSZÁG)

III. ÉVF. 4. SZÁM 1940 ÁPRILIS

MAGYAR SZÁRNYAK

Megjelenik havonta egyszer. — Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. szám. Telefon: 137-108. — Előfizetési ára: egy évre 10.— pengő, tanulóknak, repülőegyesületi tagoknak 6.— pengő. — Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40.— pengő. — Postatakarékpénztári csekkszámlaszám: 29.830

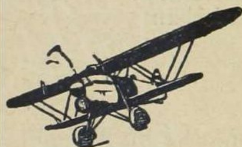
AVIATIKAI FOLYÓIRAT

Organe mensuelle illustrée de l'aviation

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

TARTALOM



SOMMAIRE





Örömmel jelentjük, hogy vitéz nagybányai Horthy István miniszteri tanácsos, a Magyar Aero Szövetség és a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöke, repülőfőhadnagy eljegyezte Edelsheim-Gyulai Ily grófnőt. Amikor lapunk hasábjain őszinte szeretetünkről és ragaszkodásunkról biztosítjuk a jegyespárt, tudjuk, hogy örömükben az egész magyar repülőtársadalom osztozik



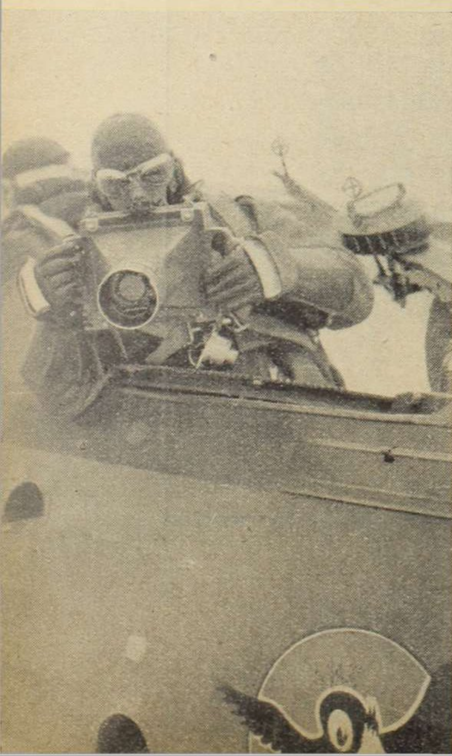


Felső kép: A vadászszázad indulása előtt a parancsnok rövid megbeszélést tart

Középső kép: A felderítőgépet gyakorlóbombavetésre készítik elő

Alsó baloldali kép: A légifényképész munkában

Alsó jobboldali kép: A repülőgép gépfegyvere »üzemanyagot« vesz fel





KÉPEK A KIRÁLYI HONVÉD LÉGIERŐK TÉLI MUNKÁJÁRÓL

FELVÉTELEINKET A KIR. LÉGIERŐ-PARANCSNOKSÁG ENGEDÉLYÉVEL KÖZÖLJÜK

A LÉGIHÁBORÚ

1940. II. 21.—III. 20.

A háború első félesztendeje fejeződött be március másodikán, de nyugaton még mindig háborús kísérleti repülések folynak. Mintha mindkét fél fokról-fokra igyekeznék magát a harci repülés bizonyos feladatköreiben tökéletesíteni.

Február végén az angolok sorozatos éjjeli felderítőrepülésre használták fel a holdvilágos éjszakákat, míg a németek a hajókaravánok és őrhajók elleni bomba- és alacsonytámadásokat próbálgatták.

Az angol felderítőrepülések éjjel, a Friz szigetek és Helgolandtól eltekintve, nagy távolságokra terjedtek ki. Kelet-Németország, a protektorátus és a volt lengyel területek felett egészen Bécs—Prága—Posen vonaláig jutottak el az angol felderítőgépek. Hírek szerint főleg röpcédulákat szórtak és világítóbombák segítségével fényképfelvételeket készítettek. A német jelentések Berlin átrepülését állandóan cáfolják.

Az éjjeli repülések egyik célja a légvédelem felderítése, későbbi esetleges bombatámadások szempontjából. Ezért nem tüzeltek bizonyos vonalon túl a német lgv. ütegek a felderítőgépekre, amelyek különben is egész nagy magasságban repülve végezték feladataikat.

A német légitámadások hajók ellen éjjel sem szüneteltek és igen eredményesen alakulnak Anglia keleti partjain és az északi tengeren. Az angol sajtó »légi kalózkodás«-nak nevezi a német repülők vállalkozásait kereskedelmi hajók ellen és igyekszik azt kevésbbé jelentősnek feltüntetni. A hajók elleni támadásra leggyakrabban használt géptípus a Heinkel He 111. K. Ez a gép kisebb, 10—50 kg-os robbanóbombákon kívül gyujtóbombakötegeket dob a hajókra, azonfelül gépágyúi tüzével komoly sérüléseket okoz és a hajók légvédelmét támadás alatt leköti. A támadó Heinkel He. 111-es bombázók leggyakrabban géppárban, ritkábban hármas rajban támadnak a kíséret nélkül haladó hajók ellen. Hajókaravánok ellen 1—2 század támad egyszerre. Ha összehasonlítjuk az aknák, tengeralattjárók és repülőgépek által okozott angol, francia és semleges kereskedelmi hajóveszteséget, a repülők eddigi vállalkozásaik során tizenkét százalékkal vették ki részüket. A repülőgépveszteség a tengeri kereskedelemnek okozott anyagi károkkal szemben, semleges olasz szakértők szerint is, igen kedvezően csekély.

Március elején a hadviselő felek a féléves légiháború eredményeiről és veszteségeiről közöltek tudósításokat. A német jelentés Anglia és Franciaországgal szemben kereken egyötödnyi légiveszteséget ismer el. Tehát a honi veszteségeket nem számítva egyik félnél sem, 350:70 az



Kényszerleszállás a német vonalak mögött [illegible] nagy rajza

arány a németek javára, a gépek számbeli veszteségét tekintve.

Egy olasz szakíró szerint a hadigépek száma a németeknél és a demokrata szövetségeseknél egyaránt meghaladja már — tartalék nélkül — a 8—9000 db-ot. Ha a honi veszteségeket legkedvezőtlenebb hírek szerint egyenlőnek vesszük a háborúsal, még mindig oly kis százalékszámot kapunk, ami egyik félnél sem játszik szerepet. Megközelítőleg helyes képet alkothatunk akkor, ha egyrészt a *németek* lengyelországi légihadjáratai során ért kb. 300 gép veszteségét, a két másik hadviselő félnél viszont a finnországi önkéntes segítségadással ért veszteségeket vesszük hozzá a nyugati számokhoz. Az arány ebben az esetben is 1:3 a nyugati szövetségesek hátrányára.

A kisebb repülővállalkozásokat március közepén három nagyobb követte.

Német bombázók a Scapa Flowban felderített angol honi hajóhad nagyobb egységeire és a környező szigeteken levő repülőalapokra támadást hajtottak végre, aminek egy hajó súlyosabb, három hajó kisebb sérülése lett a következménye. A repülőalapokon is tüzek keletkeztek.

MUNKÁBAN

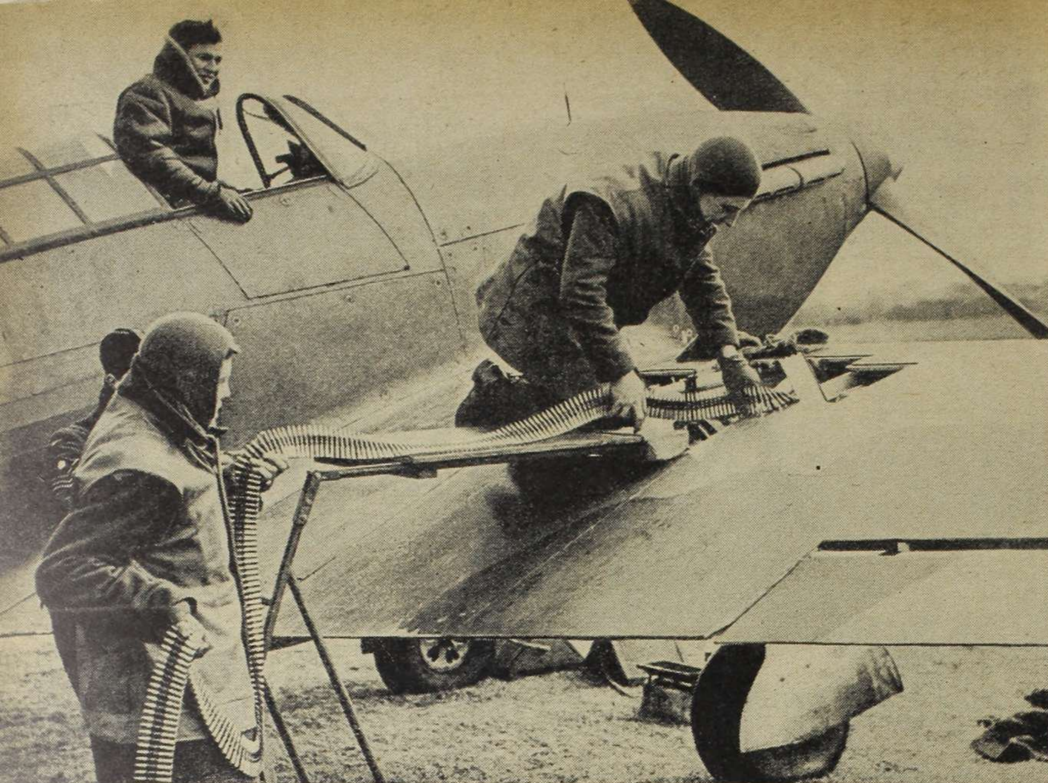
Bal felső kép: »Etetik« a Hurrican vadászgépet

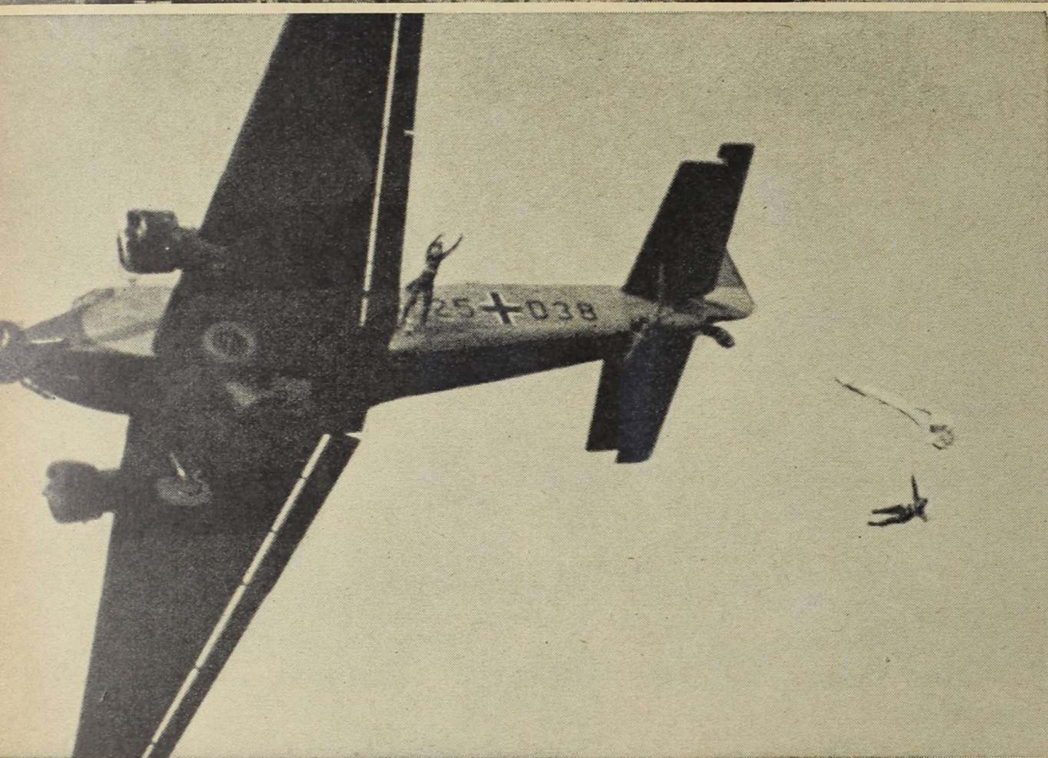
Bal középső kép: Ejtőernyős gyalogság ugrógyakorlatai

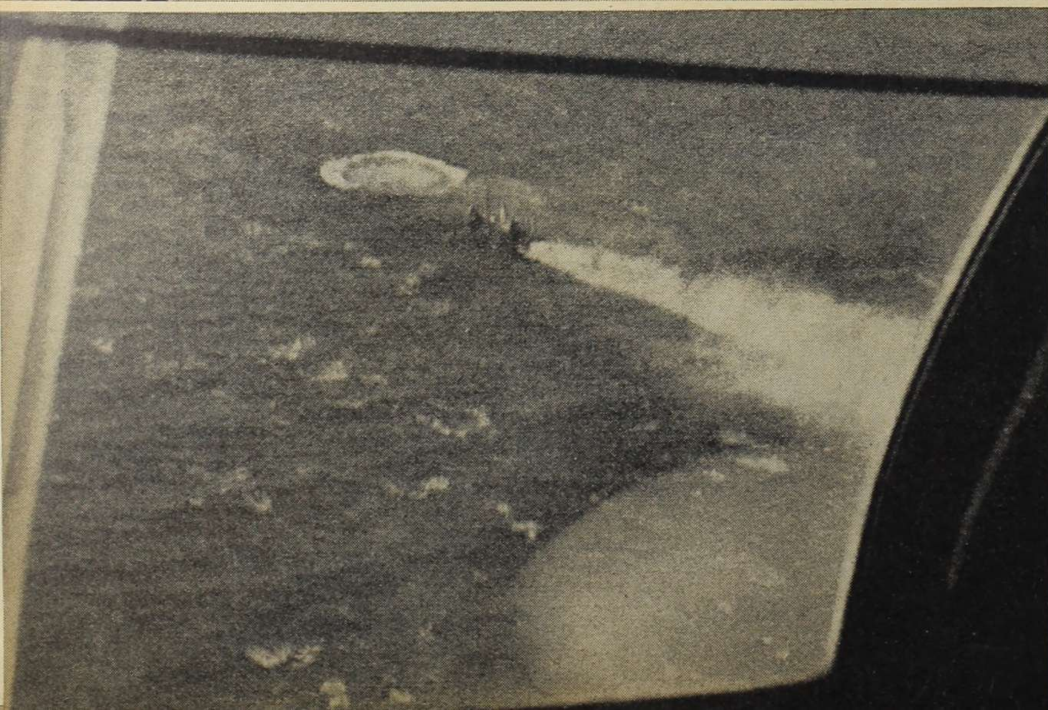
Bal alsó kép: Német bombázó támad egy felfegyverzett kereskedelmi hajót

Középen alól: Gépek őrködnek Anglia parti hajózása felett

Középen felül: Francia Amiot bombázót lőttek le a németek











A REPÜLŐK...

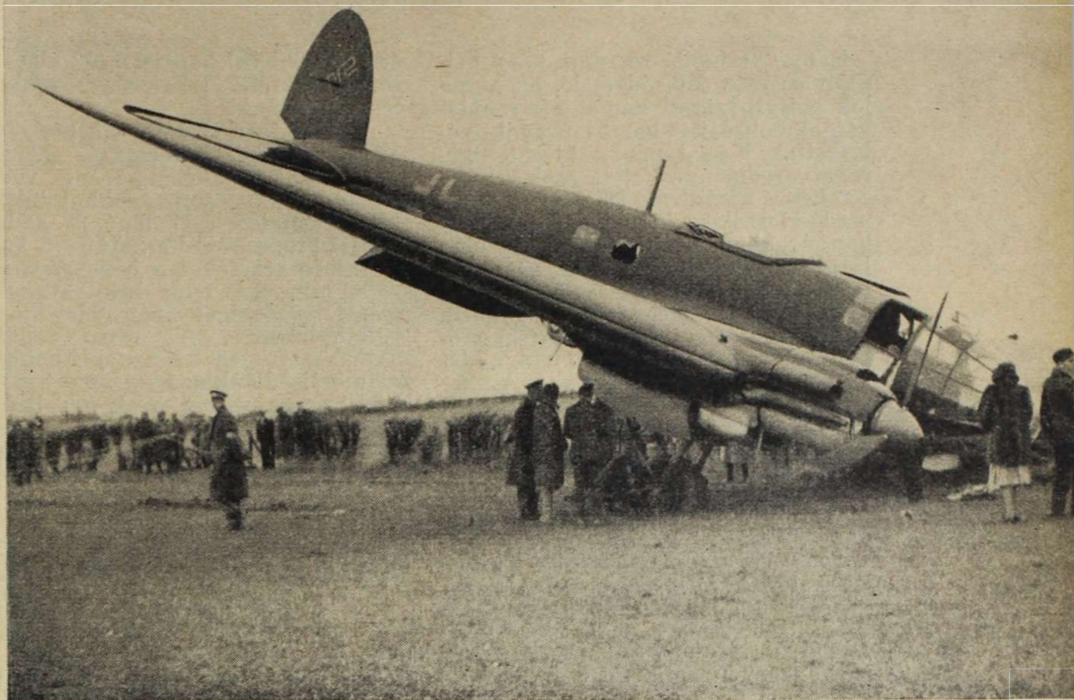
Jobb felső kép: Német Heinkel 111-es bombázó kényszerleszállást végzett Angliában

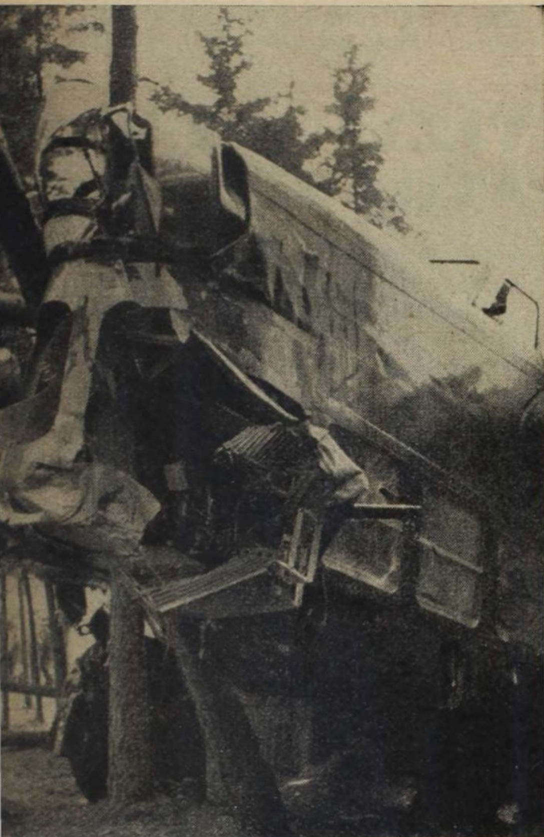
Jobb középső kép: Francia bombázók támadásra indulnak

Jobb alsó kép: Amerika légierejét szemléli meg Roosevelt elnök

Középen alól. A Messerschmidt-gyár híres 109-es vadászai nagytömegben készülnek

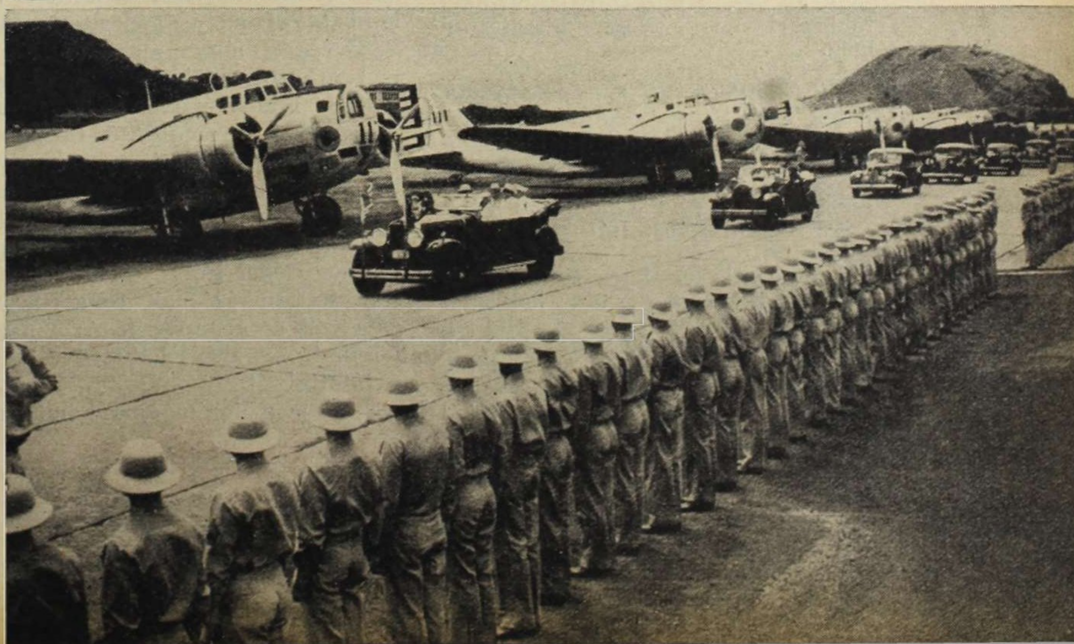
Középen felül: A lelőtt Amiot francia bombázó elölről nézve











Erre a támadásra, ami késő délután és este játszódott le, az angolok a Sylt-szigeti német vízirepülőgép-alapok éjjeli bombázásával válaszoltak. Ez a támadás kisebb sikereket eredményezhetett csak, mert semleges ujságírók 36 órával a támadás lezajlása után gépekben vagy hangárokban stb., sérüléseket nem láttak. A németek Scapa Flow elleni támadását 14, az angolok Sylt-i éjjeli támadását 16—24 gép hajthatta végre. A német légvédelem jól működött és erősen megzavarta a támadás pontos végrehajtását. Az angol repülők Skócia irányából jöttek egyesével és hármasával és Hollandia felé tértek vissza Angliába. Veszteségük 2—3 gép lehetett.

A harmadik — német — légitámadás egy angol és semleges hajókaraván ellen irányult az északi tengeren és több kb. 40.000 tonna összsúlyú hajó elsüllyesztését hozta. Nyugaton tehát a légitevékenység kissé megerősödött és ha hinni lehet az erélyesebb hadviselés megindulásáról szóló híreknek, a repülők lesznek az elsők, akik mindkét oldalon ezt a komolyabb háborús időszakot bevezetik.

FINNORSZÁG

Február huszadikán már javában folyt a Vorosilov-offenzíva Karéliában, a repülők igen erős részvétele mellett. Az orosz repülők már tévedésből svéd falut — Faialát — is bombázták. Az orosz bombatámadásokban már több a tervszerű pusztítás. Február 25-én egyetlen napon hét bombatámadás volt Helsinki ellen és február végéig összesen ötvenszer támadták az oroszok a finn fővárost.

A második Mannerheim-vonal elleni támadásoknál az orosz repülők már zuhanóbombázás és alacsony támadással segítették a lassan előrejutó orosz tömegeket és eközben erős légiharcokra került a sor.

A külföldiekkel megerősített finn repülők eredményesen veszik fel a harcot a mindjobban gyakorlatba jövő orosz pilótákkal. Az orosz vadászrepülők a kisebb távolságokra végzett bombatámadásoknál biztosítják a felderítő- és bombázóköteiékeket.

A finn repülők legeredményesebben a tenger felől támadó orosz csapatok ellen küzdöttek. Bombáik a tenger jegét felszakítva, Viipuri többszöri megkerülését hiusították meg.

A háború utolsó napjaiban az orosz repülők súllyal a harcoló csapatok körzetében kerültek alkalmazásra, a finn városok felett már csak röpcédulákat dobtak és tüntettek erejükkel, miután előző héten a városok, falvak és iparteleppeket válogatás nélkül gyujtották és robbantották fel.

Az egyenlőtlen harc finn testvéreink higgadt és a valo helyzetet számításba vevő döntése alapján fegyverszünettel, majd békekötéssel ért március 13-án véget. A repülők szerepéről, veszteségeiről és eredményeiről adatok csak a napisajtóból és a különböző hadijelentésekből jutottak hozzánk, tehát egymásnak ellentmondanak.

Az azonban bizonyos, hogy az orosz repülők hátországi szörnyü pusztításai az otthonmaradt védtelenek tragikus sorsa, sokkal inkább kényszerítette a kemény és emberfeletti kitartással harcoló finn katonákat és vezetőket a béke megkötésére, mint az orosz földi csapatok óriási veszteségek árán elért kis területnyeresége. Az orosz repülők nyomasztó és kiegyenlíthetetlen számbeli túlsúlya, meg az orosz nehéztüzérség voltak azok az ellenséges tényezők, amik a kellőleg nem támogatott finn szabadságharc hirtelen befejezését nehéz feltételű béke árán is szükségessé tették. Totális háború idején szeretetadományokkal és szimpátianyilatkozatokkal győzni nem lehet.

A lengyel hadjárat után tehát a finn háború is befejeződött. A Közel-Kelet pedig Olaszország és Törökország jóvoltából nem fog egyelőre háborús területté válni. Marad a nyugati és a tengeri front, Anglia és Németország között.

Olaszország légügyi költségvetésének több mint egymilliárd lírával való felemelését Pricolo tábornok, légügyi államtitkár nagy beszéddel indokolta március 16-án. Beszédében éles megállapítások vannak a légiháderő **döntő** jelentőségéről. *B. T.*

REPÜLŐK ÁRVÍZVÉDELMI SZOLGÁLATBAN...

A magyar légierők is résztvettek az emberemlékezet óta nem volt rendkívüli telet követő ember- és vagyonmentő küzdelemben: négy nap alatt megszabadították a Csepelsziget alsó részétől a jugoszláv határig terjedő Dunavidéket a katasztrofális árvíztől és felszabadították Európa közlekedése számára a magyar Dunát. Mint az alattomos támadó ellenséget, úgy semmisítették meg a vízduzzasztó sokkilométeres jégtorlaszokat Ercsinél, Adonynál, Rácalmásnál, Érsekcsanádnál, Foktőnél, Dunaszentbenedeknél.

A csepeli repülőkísérleti intézet repülőterén volt a légierők árvizi ügyelete, a parancsnokság állandóan összeköttetésben volt a földmívelésügyi minisztérium vízrajzi osztályával. Előbb ez az osztály adott jelentéseket a jégtorlaszok alakulásáról, de hamarosan kiderült hogy a repülőszolgálat gyorsabb, áttekintőbb. Felderítő repülések megfigyeléseiből nagy területek árvízveszélyéről egyszerre és részletekbemenő áttekintést kaptak az illetékes tényezők és mint a villámháborúban a gépesített földi hadsereget, úgy mozdíthatta és mozgathatta a földmívelésügyi és a belügyi minisztérium a folyammérnökségeket, ármentesítő társulatokat, a közigazgatási szervek révén közerőt rendelhetett ki gyorsan, azonnal, sőt a repülő megfigyelők észleletei alapján kértek földi katonai segítséget is.

A jégbombázásnak rengeteg nézője volt és a napisajtó és a nagyközönség egyaránt lelkesedve beszél a látottakról.

— Ezer méter magasról hullott a bombasorozat a jégre — mondja az egyik ujságíró szemtanu — és valósággal bravúrnak tetszett, amit láttam. A jégtorlasz a Dunamederben volt, a kiöntött vizekhez mérten keskeny szalag volt ez a jégcsík. A Duna jobbpartján viszont közvetlenül a part szélében állnak a házak. Önkéntelenül eszünkbe jutott, hogy ha valamelyik bomba »félrehull«, még kárt tehet. És a bombasorozat kilométeres magasságból pontosan a jégszalag közepére vágódott, szinte centiméternyire pontos, egyforma távolságokra, szinte húzott vonalon feküdtek a gépek távozása után a megfelezett jégszalag közepén a füstös bombalyukak. Az volt az érzésem, mintha egy óriási tésztametélővel láthatatlan óriáskéz kétfelé perforálta volna a néhol tíz méter vastag jégpáncélt.

Hét bombázógép mintegy száznegyven darab ötvenkilós robbanóbombával semmisítette meg az árvíz alattomos jégerődvonalait. Már az elsőnapi bombázás bebizonyította, hogy ez a mód a leghatásosabb a jégtorlaszok megsemmisítésére. Ott, ahol a becsapódás helyén csak a bombatölcsér köre maradt, egy-két óra multán szintén megmozdult, felbomlott, táblákra szakadt és megindult délnek a jég. A leghatásosabb támadás a torlaszok ellen az volt, amikor a torlaszokat alulról, délről bombázták. Igy sokszor három-négyszázméteres jégtáblák váltak le pillanatok alatt.

Kormányférfiak kétízben vették igénybe a légierők segítő közreműködését. Elsőnek vitéz *Bonczos* Miklós belügyi államtitkár, a magyar repülés nagy barátja és a

TENGERÉSZREPÜLŐK

Írta: vitéz Grosschmid István dr.
ny. sorhajóhadnagy, szkv. rep. alezredes, MALERT elnökigazgatója

1918 májusában történt.

Az olaszok egy egészen különös hajót szerkesztettek, valami »vízitank«-félét, amelyet az éj leple alatt a pólai kikötő elé vontattak. Az alkotmánynak a kikötőt elzáró úszó barrikádokon hernyótalpával át kellett volna másznia. Bejutva a kikötőbe, azután sorra torpedózhatta volna az osztrák-magyar flotta egységeit. Azonban a parti ütegek idejében felfedezték és a barrikádoknál elsüllyesztették. Persze ez sok fényszórózással, lövöldözéssel járt, de éjfélre már ismét csendes lett minden, csak az eső zuhogott a koromsötét éjszakában.

Mi pedig Puntisellán, a Pola körüli legnagyobb vízi repülőállomáson, nyugovóra tértünk, tudva azt, hogy hajnalban kemény munkánk lesz. Hát lett is. Ugyanis feltételezhető volt, hogy az olaszok a vissza nem tért »Grillo«-t (így hívták a hajót) repülőgépekkel és hajókkal fogják keresni. Összesen hatodmagammal a reggeli szürkületben nekiindultam, hogy a várható ellenséges gépekkel és esetleg hajókkal megütközhessünk. Körülbelül 600 méter magasságban repült két bombázó gépünk, felette mintegy 1000 méter magasságban négy együléses négyszögalakban, köztük én mint vezető a jobb mellső sarkon.

Ólmos eső esett, felhők lógtak, a láthatáron ég és víz szürkéssötéten folyt össze. Amint így nyugatnak repültünk, egyszerre csak szinte elállt a lélegzetem, mert mintegy kétezer méter magasban sok fekete pontot vettem észre, amelyek rohamosan növekedve, összesen 11 repülőgéppé változtak át. Három dolog ment át agyamon. Először is az enyémeket figyelmeztetni, ami egy éles kanyarral meg is történt, mire felzárkóztak. Továbbá a körülbelül 1000 méteres szintkülönbséget ki kell egyenlíteni, tehát az első támadást ki kell állni. A harmadik pedig az esélyek mérlegelése lett volna, amihez azonban már nem jutottam, mert közben három együléses gép kibukott a csoportból és rám vetette magát, mert én voltam legmagasabban. Magasabban vannak, három az egy ellen, a típus fürgébb és gyorsabb, mint az enyém. Ha idő előtt elfordulok, utánam fordulnak, tehát várnom kellett, míg körülbelül 200 méter lőtávolból megkezdik a tüzelést. Folyton hátranézve, előrenyomtam a gépet, hogy sebességtartalékom legyen. Mire azután láttam hat gépfegyver torkoltüzét, mire a foszforlövedékek körülszőttek és kopogni kezdtek a gépemen és mármár rajtam ült mind a három, hirtelen egészen jobbszárnyra borultam. Erre mind a 3 balról elrohant mellettem és könnyed balkanyarral ismét 100—200 méterre magasabban volt, mint én. Közben az ólmos eső tűszúrásai arcomban, a tehetetlenség érzése szívemben és a kormányrúd görcsösen kezemben.

Irgalmatlan tánc keletkezett. Hol három, hol kettő támadott, a lövedékek kopogtak és újból meg újból az éles jobbkanyar. Ugyanis minden pilóta szereti a balkanyart, ezek a típusok is jobban feküdtek balra, úgyhogy én a jobbkanyart már réges-régen jól begyakoroltam, hátha egyszer szükségem lesz rá. Egy-egy támadás között én, amennyire lehetett, saját partunk felé húztam. Alattunk kokárdás gépek, egy-egy feketekeresztes közben, sőt egyet a mieink közül futólag már a vízen is láttam. Tisztában voltam azzal, hogy ma rajtavesztek. Már csurgott rólam a víz, a ruhámról az eső, testemről az izzadtság.

Ebben az örökös tehetetlen harcban az egyik ellenséges gép, amidőn a bevált jobbkanyarral ki akarok jutni a lővonalból, egyszerre csak nem fordul el balra, hanem a külső körön jobbra utánam fordul. Én viszont állandóan figyeltem és aszerint repültem, amint ők. Erre én a jobbkanyarból visszafordultam, úgyhogy szembekerültem vele. Amint fentről szembe kapom a lövéseket, már-már várom a biztos véget. De azután hirtelen előrenyomtam a gépet, majd felrántottam lővonalba és egy rövid sorozatot adtam le. Ez nem tetszett neki és tőlem jobbra elhúzott. Oly közel voltunk egymáshoz, hogy az arcot tisztán láttam a pápaszem mögött, hiszen szárnyaink majdnem összeütköztek. Tudni kell azt, hogy e repülőcsónakoknál a gépfegyverek nem a légcsavarkörön át lőttek, úgyhogy a lőgyorsaság csövenként percenként már akkoriban 800 lövés volt. Már nagyon elfáradtam, az állandó, fokozott idegmunka kimerített. Amint kettő megint balkanyarral új támadásra magasságot gyüjt, látom, hogy egy kétüléses gép balról előttem és alattam elsuhan. Még egy pillantás a kettőre, aztán szinte felálltam az ülésben és két rövid sorozatot bocsátottam ebbe az »outsider«-be, ha már előbb-utóbb úgyis vesznem kell. Láttam, amint a motor kellős közepébe vezetnek foszforlövedékeim, mire megbillent, szárnyára állt és alattam eltűnt. A másik kettő erre annál dühösebben támadt. A tüzelési szünetekben lejjebb bocsátkoztam, mert szerettem volna sorsát követni az elintézett gépnek. Ennek eredménye azonban az lett, hogy alacsonyabban még több kokárdás gép közé keveredtem. Ez a szórakozás mintegy háromnegyed órahosszat tartott. A legnagyobb kavarodásban egyszerre csak látom, hogy egyik együlésesünk tőlem mintegy egy kilométer távolságra egy ellenséges együléses nyomában van, de mögötte egy ellenséges kétüléses, amit nem láthatott. Közéjük akarok csapni. Közben azonban a mi együlésesünk orrára billen és zuhanó repülésben alásiklik, majd a vízre érve, átvágódik.

Miután partunkhoz közel játszódott le a harc, minden reményünk csak abban lehetett, hogy az ellenség üzemanyagának fogytán, harcot bont. Ez azután lassan-lassan meg is történt. Hazarepülök, a gép rostává lőve. Kimegy egy kétüléses, leszáll, kiemeli a felborult gép pilótáját, — főütőérlövés, már vége. Föntről fedezem a manővert, ha esetleg támadás jönne. Amidőn lelőtt bajtársunkat az állomáson a tutajra fektetik, kutyája, egy nagy bully, körülnyaldossa. Nem jó látvány. Ez volt Pichl tengerészkadett, aki harmadik arany vitézségi érmét post mortem kapta. Az egész fiú mindössze 19 éves volt. A harc elején lelőtt másik gépet bevontatják. Hűtőlövés, síma leszállás. A lovagias ellenfél, mint a pilóta mesélte, fölé siklott, amikor már a vízen volt és intett neki, de már nem lőtte. Ez fair játék.

És másnap, mintha misem történt volna, ismét fönt voltunk a levegőben 3—4000 méteren és repültünk tovább, mert hittünk, lelkesedtünk és tudtunk, szerettünk cselekedni.

Ezek régi dolgok. A gépek tökéletesednek, a sebességek nőnek, a gépfegyverek jobbak Azonban azok a férfiak, akik a gépfegyverek mögött ülnek, mintha nem változtak volna: Katonák, repülők és sportemberek.

---

sportrepülés segítője repült két és félórás felderítő körútat a Duna—Tisza közén, a Dunántúl és a Tiszántúl áradássujtotta vidékei fölött. Repülőszemléje után két nappal őt nevezte ki a minisztertanács országos árvíz - kormánybiztossá. Mint ahogyan hivatalos útjain, amikor nagy távolságokra kell mennie, sűrűn igénybeveszi a repülőgépet, most is jelentős mértékben megkönnyíti segítőmunkáját az áradások feletti légiút. Vitéz gróf *Teleki* Mihály földmívelésügyi miniszter, az ármentesítés és belvízszabályozás legfőbb irányítója is kétórás légiutat tett az elöntött vidékek fölött, két óra alatt mindent látott, többet, mintha egy hétig úton lett volna. Kár, hogy a film nem örökítette meg a jégtorlaszok bombázását. Az egyik filmvállalat érdeklődött ugyan, de filmet nem forgatott, mert — mint kiderült — operatőrje húzódozott a repüléstől. Most bizonyára bánja, hogy elszalasztott egy emlékezetes, lenyűgöző élményt és egy páratlanul érdekes filmriportot — indokolatlan előítéletből.

(R.)

KANKA HENRIK:

Európa kereskedelmi repülőforgalma a háború kitörése előtt és most

Európa kereskedelmi repülőforgalma rendszerint szeptember hónapban éri el az évi csúcsteljesítményt. Szabadságra indulók vagy arról érkezők, a közelgő őszi idény üzleteit lebonyolító kereskedők, világcsavargók és megrögzött szerelmesei a repülőgépnek szeptemberben rohanják meg az utazási irodákat, hogy kellő időben gondoskodjanak helyfoglalásról. Az összes helyeket napokkal a gépek indulása előtt szétkapkodják.

Az őszi idény divatcikkei, bemutatókra szánt selymek, szőrmék, kényes műszerek, rádió- és villanylámpák, a mindenható arany, postaküldemények sokezer kilogrammja minden induló gépet a terhelési maximumig megtöltenek.

1939 augusztásban addig még soha nem tapasztalt arányokat öltött az utas-, áru- és postaforgalom. A repülőgépeken hetekkel előre nem lehetett helyet kapni. A közelgő szeptember elé tehát a legvérmesebb reményekkel néztek a légiforgalmi társaságok. Számításaikat a háború derékban törte ketté.

Augusztus végén a légiforgalom majdnem kivétel nélkül egész Európában teljesen leállt. Még a háborús országoktól távoleső államok légitársaságai is — egy-két kivételtől eltekintve — beszüntették üzemüket.

A lassan kialakuló helyzet később lehetővé tette részben a régi vonalak egyrészének megindítását, részben új lehetőségek keresését. Szeptember hónap az óvatosan tapogatózó vonalpolitika jegyében telt el. Ma már ott tartunk, hogy ahol csak lehet, újra közlekednek utasgépek. Érdekes adatokat kapunk, ha 1939 augusztus hónapjának forgalmát 1940 februárral összehasonlítjuk.

Augusztusban 19, az IATA (International Air Traffic Association, Nemzetközi Légiforgalmi Szövetség) kebelébe tartozó légiforgalmi társaság utasgépei bonyolították le a forgalmat Európában, valamint Európa és más földrészek között.

A 19 társaság gépei *naponta átlagban 383.272 kilométert* repültek. Ez a szám egyes országok szerint a következőképpen oszlik meg:

	Km	Az összforg. %-a
1. Németország (Deutsche Lufthansa) — — —	90.073	23.50
2. Nagy-Britannia (Imperial Airways, British Airways, Aer Lingus Téoranta) — — — —	60.714	15.84
3. Olaszország (Ala Littoria, Avio Linee Italiane) — — — — — — — — — — — — — —	57.777	15.08
4. Franciaország (Air France) — — — — — — —	54.274	14.16
5. Hollandia (K. L. M.) — — — — — — — — — —	42.674	11.13
6. Svédország (A. B. Aerotransport) — — — —	11.261	2.94
7. Belgium (Sabena) — — — — — — — — — — — —	9.929	2.59
8. Románia (Lares) — — — — — — — — — — — —	9.571	2.50
9. Lengyelország (LOT) — — — — — — — — — — —	9.434	2.46
10. Jugoszlávia (Aeropont) — — — — — — — — — —	7·892	2.06
11. Svájc (Swissair) — — — — — — — — — — — —	7.490	1.96
12. Norvégia (Det Norske Luftfartselskab) — —	6.681	1.73
13. Dánia (Det Danske Luftfartselskab) — — —	5.068	1.32
14. Magyarország (Magyar Légiforgalmi Rt.) —	4.855	1.27
15. Finnország (Aero O/Y) — — — — — — — — — —	3.304	0.87
16. Görögország (SHCA) — — — — — — — — — — —	2.275	0.59

A Deutsche Lufthansa tehát az öt világvállalat (német, angol, olasz, francia és holland) között is messze kimagaslott, annak ellenére, hogy fenti hatalmas teljesítménye majdnem kizárólag belföldi, illetve csak az európai szárazföldet érintő vonalak kilométereiből tevődik össze. Ezzel szemben a többi négy ország légiforgalmának jelentős része tengerentúli vonalakon bonyolódik le.

1940 februárjában már csak 14 IATA-tag európai légitársaság vonalai közlekednek. Öt társaság elmaradása részben politikai okok (lengyel, svájci), részben pedig a rendszeres téli üzemszünet következménye (jugoszláv, norvég, román).

Február hónapban a 14 IATA-tag *napi teljesítménye átlagban 117.092 km.* Tehát az augusztusi forgalomnak csupán 30.55%-a. (Itt azonban figyelembe kell venni, hogy az időjárási nehézségek miatt télen általában a forgalom csak a legfontosabb vonalakra korlátozódik, a kedvezőtlenebb éghajlatú országok teljesítményét ez a körülmény tehát nagymértékben befolyásolja.)

Országonként a februári napi átlagos kilométer-teljesítmény az alábbiak szerint alakul:

	Km	Az összforg. %-a
1. Olaszország (Ala Littoria, Avio Linee Italiane) — — — — — — — — — — — — — —	36.722	31.37
2. Nagy-Britannia (Imperial Airways, British Airways, Aer Lingus Téoranta) — — — —	25.640	21.90
3. Fraanciaország (Air France) — — — — — — — —	18.813	16.07
4. Hollandia (K. L. M.) — — — — — — — — — —	12.228	10.44
5. Németország (Deutsche Lufthansa) — — —	11.183	9.55
6. Svédország (A. B. Aerotransport) — — — J	6.208	5.30
7. Magyarország (Magyar Légiforgalmi Rt.) —	2.551	2.18
8. Dánia (Det Danske Luftfartselskab) — — —	1.780	1.52
9. Belgium (Sabena) — — — — — — — — — — — —	1.000	0.85
10. Görögország (SHCA) — — — — — — — — — — —	681	0.58
11. Finnország (Aero O/Y) — — — — — — — — —	286	0.24

Az első helyet itt már Olaszország foglalja el. Ennek főbb okai: az ország szerencsés éghajlati fekvése (nyáron 52, télen 32 vonal van üzemben), távol esik a háborús hadszíntértől, majdnem egész Európa kereskedelmi és utasforgalma Olaszország felé terelődött, jelentős üzemanyagtartalékai vannak és ügyes devizapolitikával könnyen tudja pótolni szükségleteit.

A nagy ötös többi tagja, Németország kivételével, nagyjából megtartotta pozícióját. Nagy-Britannia. Franciaország és Hollandia peremhelyzetüknek és ezáltal könnyebben üzemben tartható tengerentúli vonalaiknak köszönhetik ezt, mert hiszen kontinentális forgalmuk a minimálisra csökkent. Hollandia például legfontosabb távolkeleti vonalának végállomását kényszerűségből Nápolyba tette át.

Németország az adott körülmények között nem szerepelhet jobban. Vonalainak nagy többsége belföldi. ezeket, egy-két kivétellel, le kellett állítania. Szabad kijárata észak, kelet és dél felé van, ezeket a lehetőségeket ki is használja. Természetesen a háborús üzemanyaggazdálkodás nagymértékben csökkenti akcióképességét.

A magyar kereskedelmi repülés a nemzetek nagy vetélkedésében rohamléptekkel halad az őt méltán megillető hely elfoglalására. Az augusztusi rangsorolásban a Magyar Légiforgalmi Rt. még csak a szerény 14. helyet mondhatta magáénak. 1940 februárjában már közvetlen a régi, nagymultú légitársaságok utáni sokkal előkelőbb 7. helyet foglalja el.

Ha pedig azt vesszük tekintetbe, hogy az augusztusi összteljesítmény hány százalékát tudják februárban az egyes országok, illetve légiforgalmi társaságok produkálni, alábbi érdekes számokat kapjuk:

1.	Olaszország	63.56%
2.	Svédország	55.13%
3.	Magyarország	52.55%
4.	Nagy-Britannia	42.23%
5.	Dánia	35.12%
6.	Franciaország	34.66%
7.	Görögország	29.93%
8.	Hollandia	28.86%
9.	Németország	12.42%
10.	Belgium	10.07%
11.	Finnország	8.66%

Ez a nagyszerű magyar eredmény annál figyelemreméltóbb, mert 1938 telén a Magyar Légiforgalmi Rt. napi teljesítménye átlagban mindössze 380 kilométer volt, a mostani 2551 kilométerrel szemben.

JAKABOS REZSŐ FŐHADNAGY:

SZOVJET-OROSZORSZÁG LÉGI NAGYHATALOM?



Az elmúlt év szeptemberéig, amíg Szovjet-Oroszországgal közvetlen érintkezésbe nem jutottunk, alig érdekelt minket jobban a roppant birodalom belső élete, nagyvonalú tervei, erőkifejtésének lehetőségei stb., mint bármely más, Szovjet-Oroszországgal nem határos államot, amely messziről szemléli a keleteurópai kolosszus életmegnyilvánulásait.

Szovjet-Oroszországról, mint más távolabb fekvő országról alkotott fogalmaink a való helyzettől elvonatkoztatottak voltak. Bizonyos képek megalkotásánál ugyanis képzeletünk megfelelően kiértékelhető adatok híján légüres térben tapogatódzott és a való helyzet rögzítése sok nehézségbe ütközött

Addig azonban, amíg egy 35 milliós állam eleven bástyája állt köztünk és Szovjet-Oroszország között, addig felszínes közönnyel hidaltuk át ezeket a hiányokat, mondván: Szovjet-Oroszországnak közvetlen érintkezési felülete velünk nincs, így számunkra többé-kevésbé *érdektelen*.

Ez az álláspontunk magyarázza meg azt is, hogy Szovjet-Oroszország belső helyzetéről szerzett értesüléseinket, lett légyen az lengyel, amerikai vagy német forrásból való, nem értékeltük ki azzal a gonddal, amellyel más országokból érkező értesüléseinket szoktuk, hanem egyszerűen *tudomásul vettük* azokat.

Néha ugyan megborzadtunk, amikor még az Ujvilág számadatait is felülmúló számóriásokkal dobálódzott a szovjet-orosz külügyi népbiztos, de igen hamar ismét napirendre tértünk az elhangzottak felett azzal a megnyugtató érzéssel, hogy a hallottak bizonyára igen fájdalmasan érinthetik azokat, akiknek címezve voltak: Szovjet-Oroszország közvetlen szomszédait.

Az elmúlt év szeptemberében azonban beállott a *nagy fordulat*. A Visztulától nyugatra és keletre lefolyt erőmérkőzés új helyzetet teremtett. Lengyelország sorsát Breszt-Litovszkban megpecsételték és az orosz birodalom a Kárpátok gerincén *velünk közvetlen határszomszédságba lépett.*

Ez a változás sok oly kérdést vetett fel, amelyek eddig számunkra másodrangúak voltak. Aki ma a Dunamedencében élő nemzetek sorsát figyelemmel kíséri és azok jövőjét illetőleg jóslásokba akar bocsátkozni, annak északi irányban végrehajtott mérlegelésénél igen sokoldalú számvetést kell végezni!

A szovjet-orosz légierők a birodalom elsőrangú erőtényezői közé számítandók. A légierők kialakulására döntő kihatású volt a szovjet-orosz *nehézipar* kifejlődése. Ez utóbbit pedig nagymértékben befolyásolták a Szovjet-Oroszországban uralkodó állandó belpolitikai bonyodalmak. Ebből a tényből következett az, hogy addig, amíg a belpolitikai helyzet Szovjet-Oroszországban meg nem szilárdult, addig nem is beszélhetünk számottevőbb szovjet-orosz hadiiparról és a légierők létezése is csak képletes értéknek számítható.

Szovjet-Oroszország a világháború befejezésekor (1918. évben) már túl volt a nagy forradalmakon, de még a bolsevista rend nem tudott megszilárdulni és az összefüggéstelen forradalmak láncolata nem volt lezártnak tekinthető.

1918-tól 1922-ig a szovjet-orosz birodalom szinte légmentesen el volt zárva a külföldtől. Erről az időszakról igen nehéz élethű képet adni, mert a határokon alig-alig szivárgott valami át és ami értesülésünk erről az időről adódott, főleg hadifoglyok és menekültek révén, abból a roppant birodalom mélyének belső életét kellőképpen megalkotni nem lehetett.

Az orosz hadiipar 1923-ban kezdett lábraállni.

Az 1917. évi Kerenszky-forradalom és az 1918. évi bolseviki uralom ugyanis úgy szétszórta a munkásságot, annyira összerombolta a világháborús ipari gócokat, hogy évekig tartott, míg a munkásság kellő megszervezésével, megfelelő szakemberek előteremtésével és a lerombolt iparteleprek karbahelyezésével végül fel lehetett a rendszeres munkát venni.

1918-tól 1922-ig (4 év leforgása alatt) alig termeltek Szovjet-Oroszország repülőgépgyárai annyit, mint ma 21 nap alatt.

1922-től 1931-ig az orosz ipari vezetés mindent elkövetett, hogy a termelési lehetőségek teljes kiaknázása mellett az orosz tömegek iparosodását minél szélesebb alapokra helyezze.

Főgondját képezte ekkor a vezetőmérnökök és a megfelelő szakemberek előteremtése. A cári Oroszország legyilkolt és elmenekült intelligenciája (értelmiségi köre) helyébe még nem érkezett be az az értelmiség, amely a proletáruralom gyökeréből szívta eredetét.

Igy Szovjet-Oroszország *kényszermegoldással* segített helyzetén.

A weimari Németország szellemi munkanélküliek egész tömegével Szovjet-Oroszország rendelkezésére állt. A német szakemberek a határok megnyitását követő néhány hónap leforgásán belül elözönlötték Szovjet-Oroszország ipari gócait.

Német mérnökök vezetése mellett létesültek gyárak, ipari vállalatok, munkatervek és az orosz gazdaság teljes átszervezése, annak gazdaságos alapokra való helyezése, *német irányítás* mellett kezdetét vette.

Az átszervezési folyamattal járó beruházási terv bő piacot juttatott Szovjet-Oroszországban a német iparcikkeknek, főleg pedig a nehéziparnak, míg viszont Szovjet-Oroszország nyersterményei számára jó fogyasztót jelentett a német nagyipar.

Szovjet-Oroszország ebben az időben elsősorban német szabadalmakat vásárolt és saját tömeggyártását is ezekre a szabadalmakra alapozta. Idővel azonban nehézségek támadtak Szovjet-Oroszország és Németország együttműködése körül. A német hadiipart a versaillesi szerződés ugyanis oly korlátok közé sodorta, hogy az a megfelelő műszaki alap híján *elvesztette versenyképességét.*

Németországot hadiiparának kifejlesztéséhez szükséges összes előfeltételeitől megfosztották. Kísérleti állomásai, tervező mérnökei mind a polgári élet szükségleti tárgyainak fedezésére szolgáló eszközök gazdaságos gyártási lehetőségein fáradoztak. A fejlődés ott megállt és a német hadiipar kénytelen volt helyét a győzők iparának átadni.

Igy történt.

1925—1926-ban már francia, angol és amerikai mérnökök veszik át az orosz hadianyaggyárakban a szót. Szovjet-Oroszország ekkor nagymennyiségű francia,



angol és amerikai szabadalmat vásárolt az elavult német anyag helyébe.

Ekkor kezdetét veszi a *kísérletezések* sora. Szovjet-Oroszország számtalan repülőgép fajtát vásárol, azonban nem tud azirányban dönteni, hogy melyek is legyenek azok a típusok, amelyekből a hazai gyárakban a tömeggyártás meginduljon.

Ezzel a folyamattal párhuzamosan futnak azok a kísérletek is, amelyek a legjobb repülőgépfajták előnyeinek egybevetésével egy egyéni, orosz szerkesztésű gép megteremtésén fáradoznak.

Woroschilov hadügyi népbiztos 1931-ben nagyszabású tervet dolgoz ki a repülőgép- és motortermelés fokozására. Ezt a tervet beállítja Szovjet-Oroszország első 5 éves tervének gazdasági munkarendjébe.

Ez a lépés az első *határozott és nagyszabású összefogás*, amely a gazdasági javak »totális« értelemben vett termelését, az iparcikkek gyártását és a készgyártmányok elhelyezését, illetőleg a legapróbb részletbe nyúló rendszabályait tartalmazza.

Az első ötéves tervnek a repülőgépipart érintő legfontosabb elgondolása az volt, hogy céljául a *standardizálást* tűzte ki.

Erre az elhatározásra nemcsak általános gazdasági szempontok késztették a szovjet ipari vezetést, hanem egyéb, ennél mélyebb kihatású okok is.

Szovjet-Oroszország ugyanis kénytelen volt hadiiparát a hadsereg roppant létszámára való tekintettel hatalmas tömeggyártásra berendezni.

Azonban a tervezett tömeggyártást Szovjet-Oroszország megfelelő szakmunkások híján még évtizedek múltán sem érhette volna el. Az orosz munkáskérdésnek ugyanis volt még egy fájó pontja is, amely a fajta adottságából eredt. Az orosz ember arról nevezetes, hogy *műszaki hajlama szinte teljesen hiányzik.*

Tehát nemcsak a szakmunkáshiánnyal kellett a szovjet-orosz ipari vezetésnek megküzdenie, hanem számolnia kellett azzal is, hogy a rendelkezésre álló csekély szakmunkástömeg műszaki képzettsége igen erős megtámasztást igényel. Az ebből az okból eredő hibákat nehéz lett volna elhallgatni.

Ezek pedig végzetes kihatásúak voltak a gyártmányok *értékére.*

Az általános válságon úgy segített a szovjet-orosz ipari vezetés, hogy:

a) a szakmunkáshiányt nagyszámú *automatikus munkagéppel* pótolta. Ezek a gépek oly munkásoknak tekintendők, amelyek az orosz munkás válláról a legnagyobb mértékben leveszik a munkát és munkás nem egyéb *gépkiszolgáló személyzetnél.*

Ezzel a megoldással elérte Szovjet-Oroszország ipari vezetése azt, hogy *megfelelő képzettségű szakmunkások* nélkül is sikerült a gépi munkával mechanizált tömeggyártás segítségével szalagon futó amerikai termelési eredményt felmutatni.

b) A szovjet-orosz ipari vezetés ugyanekkor lecsökkentette gép- és motortípusainak számát. Ezzel elérte azt, hogy a repülőgépgyártás nagymértékben leegyszerűsödött. A sok típusból adódó gyártási és megmunkálhatósági különbözőségek és így a *hibaforrások tömege* is nagymértékben lecsökkent.

Ennek a két beavatkozásnak köszönheti Szovjet-Oroszország, hogy az ipari termelése elérte azt, hogy a tömeggyártás megkezdődhetett. A gyártási folyamat elé már nehézségek nem tornyosultak sem a munkás-, sem a mérnökkérdésben. A szalagokon pedig kipróbált típusok futottak.

Ezzel a megoldással lényegesen leegyszerűsödött a tartalék-alkatrészkészletek tárolásának és a műszaki anyag utánpótlásának kérdése is, mert az egységesített típusok szabványos műszaki alkatrészkészlete a műszaki szolgálat ellátását megkönnyítette.

A műszaki szakszemélyzet ugyanekkor nagymértékben tehermentesült a sok típus létezése esetén a vállukra nehezedő igen szerteágazó műszaki szolgálat tehertételétől, mely kérdés az amúgy is kevés műszaki érzékkel rendelkező orosz gyárimunkás teherbíróképességét túlzottan igénybe vette volna.

1932-ben létesül a »Viam«, amelynek feladata az első ötéves terv fejlesztési programmjába összefogott

szovjet-orosz anyagi és technikai vizsgálatainak irányítása és a külföldi kiváló szerkesztések nyilvántartása.

1932-től 1937-ig ugrásszerűen fejlődik a szovjet-orosz repülőgépgyártás. Az összes gyárakban kizárólagosan orosz szerkesztésű gépek készülnek. Ezek jórészén észre lehet venni a legjobb külföldi (főleg amerikai) gyártmányok befolyását, azonban az orosz szerkesztők is dicsekedhetnek kiváló egyéni szerkesztésekkel.

1938 tavaszán az orosz repülőgépgyártás elérte kiváló repülőgéptípusaival és nagy teljesítményével nemcsak Európa bármely államát, de az Egyesült Államokat is.

Ekkor beállt egy új fordulat, amely az orosz hadiipar számára végzetes kihatású volt.

Stalin »tisztogatási akciója« elsöpri mind a hadsereg, mind az ipari vezetés legjobbjait állítólagos megbízhatatlanságuk miatt.

A legkiválóbb orosz katonai és ipari vezetők Szibériába kerülnek vagy a golyó váltja meg sorsuktól.

Toupalov mérnök, a Zagi (központi aero hidrodinamikai intézet) vezetője 15 évi úttörő munkálkodás után letűnt, számos kiváló mérnöktársával együtt a működés porondjáról. Egyike volt az orosz léghajózási szakértők legjobbjainak.

D. P. Grigorovitsch mérnököt 1927-ben szabotázs miatt 10 évi börtönre ítélték. Börtönbüntetésének letöltése alatt tervezte meg a kiváló I—15. vadászgépet. 1937-ben kegyelmet kapott eredményes munkája jutalmául, de a börtönélet megpróbáltatásai alig egy év leforgása alatt befejezték földi pályafutását.

Az I—15. típus együléses vadászgép a szovjetorosz légierő törzsgépe lett. Akkori viszonylatban a világ legjobb vadászgépei közé tartozott.

Pontilov a fémgépszerkesztés úttörője és a »Stal«-sorozat teremtője volt. Szintén letűnt a repgépszerkesztés teréről.

Policarkov, aki Grigorovitsch-csal együtt volt bebörtönözve, az I—15. és I—16. vadászgépet szerkesztette. Munkájáért kitüntetés érte; kinevezték a »Szovjet Legfőbb Tanácsának tagjává«. Ezzel a politikai állással elvonták a repülőgépszerkesztés munkájától. Politikai téren kell tevékenykednie.

Ez a négy név fogalom volt Szovjet-Oroszországban. Ezeknek letűnésével gyakorlatilag megszűnt a szovjet-orosz teremtő repülőgépipar, miután megfosztották alkotóképességétől.

Az értékes, tapasztalt mérnökök eltűntek a laboratóriumokból és a gyárakból, a fiatalabb jelöltek pedig úgy meg voltak félemlítve, hogy sem merész kezdeményezést, sem pedig munkakedvet nem találunk a további szovjet-orosz ipari vezetésben.

Az 1939. esztendő sem hozott újat a szovjetorosz repülőiparban.

A motorgyártás, amely addig is kezdetleges állapotban volt, nem jutott az egyetlen orosz szerkesztésű M—34. motornál tovább. A motorgyártás fogyatékosságára jellemző, hogy a sárkánytermelés ⅔-át tudta csak ellátni.

(A következőkben a nyugati szakirodalom és repülő szakértők megállapításait hozom, hogy azok alapján képet alkothassunk a szovjetorosz légierőkről.)

1939-ben közli a párizsi »Journal« egy nemrég Oroszországból visszatért repülő szakembernek a párizsi »Weroshdendije« c. újságban közzétett cikkét, amelyből kivehető az, hogy a szovjetorosz légierők kb. 5000—6000 repülőgéppel rendelkeznek, azonban ezek 25%-a hadialkalmazás szempontjából nem jöhet tekintetbe.

Lindbergh ezredes 1939-i útjával kapcsolatosan megállapítja, hogy az orosz repülőgépipar teljesítőképessége nem haladja meg a havi 450—500 gépet. Az 1939-i gépállomány pedig messze nem haladja meg a 6000 gépet.

Az orosz repülőgéptermelés 1939-i állása feltétlen kielégíti a haderő szükségletét. Mindezek figyelembevétele azonban csak »programszerű gyártás«-nál következhetik be. Tehát az adatok többé-kevésbé papír-

formák, mert »programszerű« gyártásról a szovjetorosz köztársaság belpolitikai ingadozásai közepette alig lehet szó.

Williams amerikai repülő szakértő 1938 október 23-án a newyorki PMH-ban igen nagy feltűnést keltő cikkben beszámol moszkvai tapasztalatairól.

A szovjetorosz légierő hadászati felkészültségének gyenge képét tárja elénk és erősen megcáfolja a reklám és propagandaszerű szovjet híreket, amelyek légből kapott mesék és kijelenti, hogy a Moszkva által nagy dobra vert szovjetorosz eredmények meg vannak hamisítva.

Lindbergh ezredes 6 hetet töltött Szovjet-Oroszországban, míg Williams repülőszakértő több hónapig tanulmányozta a szovjetorosz repülőipar helyzetét. A szovjetorosz vezetőkörök mindkettőnek mindent megmutattak, tehát nemcsak az általános ipari helyzetbe, hanem a nyersanyagutánpótlási lehetőségekbe, a légierők szervezetébe és a kiképzésbe is bepillantást nyertek.

Ha a szovjetorosz repülőiparba betekintünk, akkor az alábbi képet kapjuk:

A repülőipar műszaki irányítása három kézben összpontosul, ugymint:

1. *Zagi* (Központi Aerodinamikai Intézet). Feladata a repüléssel kapcsolatos tudományos fejlődés figyelemmel kisérése, önálló aerodinamikai kutatások vezetése és kisérleti típusok kiválasztása.

2. *Zaim.* Feladata azonos a Zagi-éval, azonban feladata kizárólag a repülőmotorokra vonatkozik.

3. *Viam.* Feladata az anyagvizsgálat irányítása.

A szovjetorosz repülőipar hármas tagozatú vezetőségének kezébe *15 nagy repülőgépgyár* és *4 motorgyár* tartozik.

A gyárak irányítását a kommunista párt tagjai végzik, akik legtöbbször igen fiatalok, a párt lelkesedő hívei, azonban sem elhivatottság, sem tudás, sem pedig kötelességteljesítés terén nem mindig állnak a helyzet magaslatán.

Igy szinte általánosan ismert tény az, hogy a Plant—22-től (moszkvai főmü) eltekintve, egyetlen gyár sem dolgozott még 1938-ban sem teljesítőképességének egész kihasználásával. Sőt volt olyan gyár, amely teljesítőképességének csak 25—30%-át tudta szolgáltatni.

Ennek oka rendszerint belső bajok, amelyek a vezetés hozzánemértéséből, a munkásság és a termelési munka szervezetlenségéből, a nyersanyagszállítás körüli kaotikus állapotokból és nem utolsósorban az állandó belső megrázkódtatásokból kifolyólag következtek be.

A *Plant—22. Fili*-ben (Moszkva mellett) állítólag 25 ezer munkással dolgozik háromszor nyolcórás munkabeosztásban. Evenként 300—350 kétmotoros korszerű bombázógép előállítására lenne képes.

A *Plant—21.* Gorkijban (előzőleg Nisni-Novgorod) állítólag napi 5 darab együléses vadászgép gyártására képes. Ez a hír azonban nagymértékben ellenőrzésre szorul, mert a mű teljesmérvű kihasználása esetén sem tételezhető ez a teljestímény fel.

Plant—8. Moszkva (azelőtt Dux-művek). Egymotoros vadász- és felderítőgépeket állít elő, de emellett víz- és olajhűtőket, profilozott csöveket, bombakioldókat és bombatárolókat gyárt. 15.000 munkást foglalkoztat teljes kihasználás mellett.

Plant—31. Taganrog. Ez az üzem az Azovi-tenger partján Dél-Oroszország legfontosabb utánpótló állomása. Szállítja a Fekete- és Káspi-tenger partjain állomásozó repülőalakulatok szárazföldi és vízi repülőgépeit. Munkaközösségben van az amerikai Consolidated repülőgépművekkel. Becslés szerint 10.000 munkást alkalmaz.

Plant—56. Moszkva. Szovjet-Oroszország polgári repülőgépeinek építőüzeme.

Plant—24. Moszkva. M—34. motorokat épít (orosz szerkesztés).

Plant—26. Rybiszk. M—100. (Hispano-Suiza 12. Y.) motorokat épít.

Plant—19. Perm. M—25. (Wright Cyklon) motorokat épít.

Plant—29. Zaporoshe. M—85. (Gnome-Rhone 14. K.) motorokat épít.

*

Bülow ezredes a Militär Wissenschaftliche Rundschau 1937. évi különkiadásában behatóan foglalkozik az akkori szojvetorosz helyzettel. Szerinte a második ötéves terv közepén (1937) a szovjetorosz repülőipar óriási erőfeszítéseket tett a *műszaki önállóság* elérésére. Motorgyárai számát 14-re növelte és sárkánygyárai száma 28-ra emelkedett.

A szovjetorosz repülőipar akkor 160.000 munkást foglalkoztatott. Ezzel a számmal túlszárnyalta az európai nagyhatalmak mindegyikét.

A svéd »Svenska Dagblad« ugyanekkor arról számol be, hogy az összesített szovjetorosz repülőipar 1937-ben 220.000 munkást foglalkoztat.

Ezek a számok mind arra engednek következtetni, hogy Szovjet-Oroszország rendkívüli erőfeszítéseket tett évtizedes elmaradottságának pótlására. Ebben a lendületben oly hatalmas teljesítményeket ért el, hogy túlszárnyalta az európai államok mindegyikét és éles versenyre kelt az amerikai repülőiparral. Ipara oly fejlődésről tett tanubizonyságot, amely méreteket illetőleg minden elképzelhetőt felülmúlt.

1938-ban azonban Stalin *tisztogatási akciója* során hatalmas visszaesés állt be a szovjetorosz repülőiparban.

A felduzzasztott külső keret nagy méretei mögött siralmas belső űr tátongott.

Szovjet-Oroszország iparának meg van az a *képessége*, hogy egy légi nagyhatalom légi haderejét és polgári repülését megfelelően táplálhassa, azonban *csak a keretek nagysága* nyujt erre megfelelő biztosítékot.

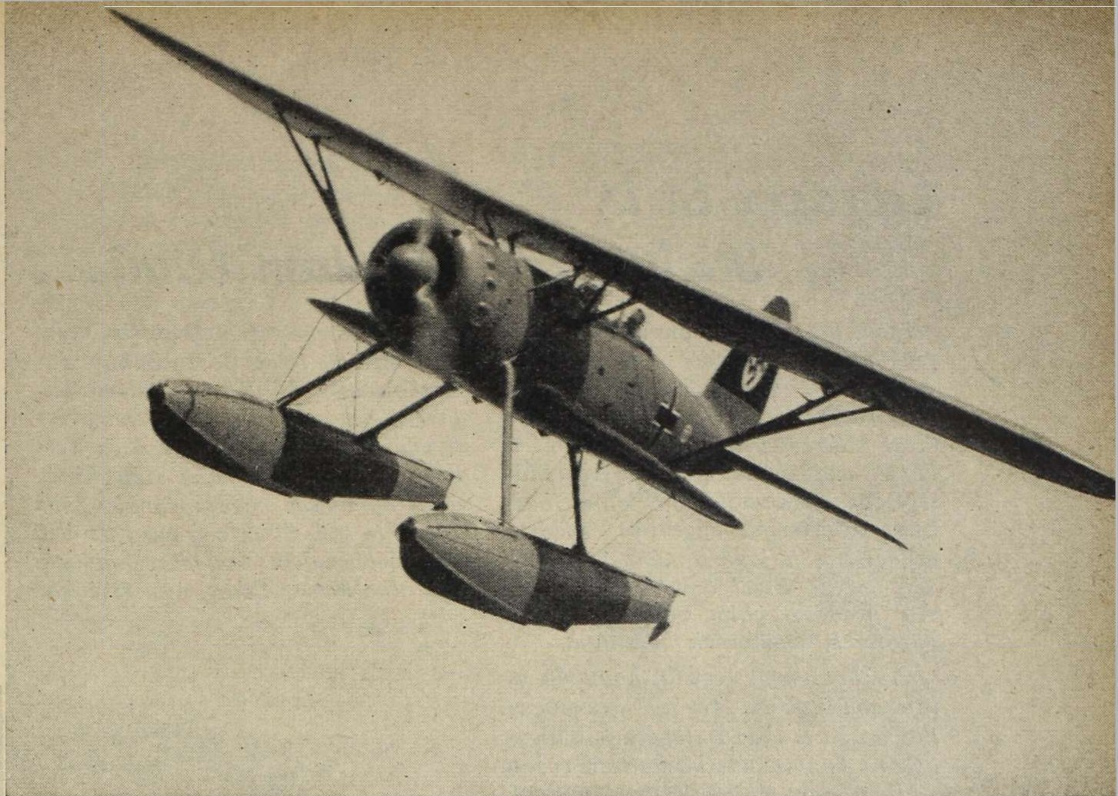
Az ipari munkások műszaki képzettségének alacsony foka és a műszaki érzék hiánya, a képzett műszaki vezetők kis száma mind oly tehertételt jelentenek, amelyek szinte áthidalhatatlan nehézségként tornyosulnak a szovjetorosz műszaki vezetés elé.

Ha mindezekhez még hozzávesszük azokat a teljesítmény-ingadozásokat, amelyek a nyugvópontra nem jutott szovjetorosz belpolitikai helyzet függvényei, úgy arra a végkövetkeztetésre jutunk, hogy a szovjetorosz ipar csak az ipar nagysága szempontjából veheti fel a versenyt az európai vagy amerikai légi nagyhatalmak bármelyikével, teljesítmény szempontjából nem.

A valóságban nagy, komplikált szervezet, a politikai helyzet mindenkori szeizmográfja, mely akkor mondhatja fel a szolgálatot, amikor a legnagyobb szükség van rá.

Lindbergh ezredes egy év előtti megállapításai a legsúlyosabbak. Szerinte légi nagyhatalomnak számít: USA, Németország, Anglia és Olaszország, de szerinte Franciaország és *Szovjet-Oroszország* nem számít légi nagyhatalomnak.

A NÉMET LÉGIERŐK MUNKÁBAN



A Heinkel 114. vízi felderítőgép az Északi-tenger felett



A légierők repülőterein teljes javítóüzem áll rendelkezésre a sérült gépek javítására



A Messerschmidt Me 109 vadászgép az indulóvonalon

Egyszer én is Richthofen akartam lenni...

Igen, hát egyszer én is »Richthofen« akartam lenni. Azt, hogy ki volt a 84 légigyőzelme után egy ausztráliai légvédelmi géppuskás által földről lelőtt félelmetes hírű német vadászpilóta, úgy hiszem, fölösleges elmondanom. Ellenfél, bajtárs, szövetséges egyaránt csodálta a légiharcok legeredményesebb hősét, aki 22 évvel ezelőtt mint »Vörös Vadászrepülő« volt a központi hatalmak repülőinek bálványa.

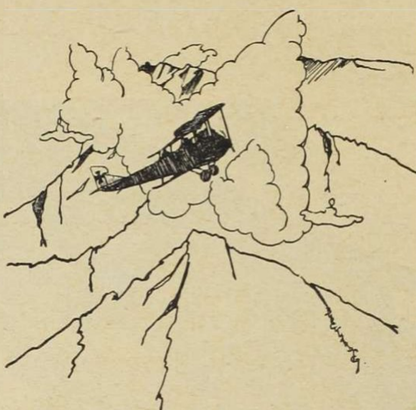
Igy hát nem csoda, hogy én is így sóhajtottam fel a gépemben: hej, ha én is már R. lehetnék. Túlságosan is elgondolkozhattam rajta, pedig éppen siklás közben voltam. Gyakorló repülésről tértem vissza a campoformidói repülőtér széle felé és elfelejtettem szintén vörösrefestett, sőt halálfejes — harctérről már kimustrált és csak iskolarepülésre alkalmas — vadászgépem motorjának egy-egy gázfröccsöt adni. Ennek következtében motorom leállt és én ábrándozásomból felriadva láttam, hogy nehezen fogom a repülőtér szélét elérni.

De sikerült még. A szélső sátorhangár fölött nagy nehezen áthúztam, de mentem könyörtelenül lefelé, mint a várbeli sikló. Nagyot nyekkentem a talaj nem éppen sima érintésénél, gépem még 20—30 métert gurult, azután szétvetett lábakkal, azaz futókkal egy szárnyára nehézkedve, megtörten megállt.

Kiszállván a masinából, hirtelenharagú parancsnokomhoz, aki szerencsétlenségemre az egészet látta, mentem jelenteni a leszállást. A körülötte álló többi nagyreményű vadásznövendék sajnálkozó és részben gunyoros arca és Carletto — nevezzük így — kapitány arcának pirossága sejttette, hogy a most következő légiharc vesztese csak én lehetek.

Leszídott csunyán és én ügyetlen védekezésemben a motort is hibáztattam, amire ő még dühösebb lett és kijelentette, hogy ilyen ember menjen vissza a gyalogsághoz, nem való annak gázemelő a kezébe, hanem gyalogsági ásó.

A gyalogsághoz ugyan nem kerültem el, de vadászrepülőkiképzésemnek vége szakadt. Hosszú orral vonultam be vadászpilóta helyett Luftkutschernek (»légikonflis«-nak) egy déltiroli felderítőszázadhoz. Jogomban volt kétüléses felderítőgépeket vezetni, megfigyelőket vinni rádióbelövés, fényképező és felderítő repülésekre, de a szép, kívánatos együléses vadászgépekbe még csak bele sem ülhettem, mert az állt a minőstésemben: »vadászrepülőnek nem alkalmas«. Akkor, úgy 22 évvel



ezelőtt, ez szörnyen bántott. Majd minden repülésemet megkeserítette. Pláne mikor az 1918 júniusi szomorúvégű nagy támadásunknál egy tüzérségi belövés alatt gyakorlott és ravasz megfigyelőm utasítására vagy ötször kellett felhők mögött eltűnni és a saját vonalak mögé jönni, amíg a talián és francia vadászok rajokban végigpásztázták a Hét község fensíkja feletti levegőt. védtelen vagy magában csellengő »munkagépekre« lesve.

Erről a repülésemről hazajövet azonban majdnem elkapott három francia Spad gép. Bizony, jól megnyomtam az öreg Brandenburgit (gépemet), míg megfigyelőm véletlenül jólműködő géppuskájából egy-egy sorozatot küldve a habozó vadászok orra elé, azokat jobb útra terítette.

Valami kezdett az agyamban kialakulni. Egy szándék, terv, hogy vagy annak a citromsárga olasz kötöttléggömbnek, vagy alkalmas pillanatban valami vadászgépnek mégis csak neki fogok menni.

Elmult már majdnem június, mikor Péter-Pál napja előtt, délután összehívták megbeszélésre a repülőtéren mind a négy ottani század tisztjeit és pilótáit. Nagy veszteségeink voltak. Kiss hadnagyot, legkiválóbb vadászpilótánkat lelőtték, a felderítő századoknál is sok bajtársunk költözött át a boldog vadászmezőkre.

A hadsereg-repülőparancsnok katonás rövidséggel ismertette az alpesi repülők nehéz helyzetét. Ujabb feladatok jöttek. Attól tartott a vezetőség, hogy az akkor szépen haladó német nyugati támadás ellensúlyozására az olaszok fognak ellenünk — akik rengeteget vesztettünk a piavei, grappai és asiagoi támadásoknál — offenzívát kezdeni. Tehát fontos felderítések lesznek másnap az olasz vonalak mögött, sőt az egyik gépnek az egyik ismert olasz tábor felett sokezer röpcédulát is ki kell dobni, amiben a nyugati győzelmek és Párizs lövetése ékes olasz mondatokban bennfoglaltatott, meg az is, hogy ne harcoljanak, mert úgyis hiába...

Két vadászszázadnak kellett a kijelölt három felderítő gép fontos munkáját biztosítani. Az én századomnak egy jóidegzetű pilótát és egy ügyes, rámenő megfigyelőt kellett adni. A döntés Kurt barátomra és csekélységemre esett.

Megbeszéltük a feladatot, térképen megkerestük az olasz tábort. Kimentem a hangárba, hogy a gépemet is megnézzem. A balszerencse ott kezdődött, hogy gépemnek nem volt légcsavara, mert a belövésnél az egyik lövedék tönkretette. A másik új gépnél is volt valami baj a porlasztóval, úgy, hogy egy öregebb Brandit kellett kijelölni, amelyiknek még nem volt motorhajtású géppuskája sem. A felső szárny feletti ládában — gyerekkoporsónak hívtuk szószerinti fordításban — lapult egy géppuska, amit vasúti vészfékhez hasonló foggantyúval kellett start után csőre tölteni. Legtöbbször persze akadálya volt és akkor rángattuk a vészféket, de hiába.

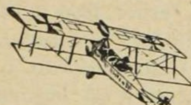
Szép reggelre ébredtünk. Bőrruhákba öltözve mentünk át gyalog a tiszti épületből Kurttal a harmatos repülőtérre. Bolond jó kedvünk volt. Az égen nem volt még egy felhő sem, gépem már kinn állt az indulóvonalon. A hosszú, de keskeny, hegyoldalak közti repülőtéren a másik század gépe is gurult felénk, motorpróba után. Már a gépben ültem, mikor a század öreg bécsi szakácsnéje futott papucsát

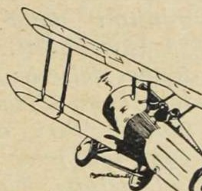
vesztve felénk, mert véletlenül az éléskamrakulcs, mint soros étkezdetisztnél, nálam maradt. Azt mondta a vénasszony lihegve, hogy hátha nem jövök vissza és akkor mi lesz az ebéddel. Odaadtam a kulcsot a szerelőnek, aztán beadtam a gázt az öreg, 200 lóerős Benz-motornak és máris a repülőtér másik végében levő nagy szelidgesztenyefa mellett emelkedtem felfelé. Azt hiszem, Vigalzano-nak hívták azt a kis falut, ami felett a szokásos elfordulást jól bedöntve el szoktuk követni és most már úgy 300 méteren tértem vissza a repülőtér fölé, hogy unalmas emelkedésbe kezdjek 3500 méterig. Rendszerint 4—5000 méter között repültünk, mert a fronton 2500-nál magasabb hegyek voltak, olasz légvédelmi ágyúkkal. Elértünk a kopasz sziklafalhoz, ahol a géppuskákat kellett pár éles lövéssel kipróbálni. Kurt is, én is megeresztettünk egy rövid sorozatot. A foszforcsíkok egy része persze a falu melletti fenyőerdőbe tévedt, ami ezért sűrűn kigyulladt. Most is láttam az emelkedésnél, hogy, bizony, megint füstöl az erdő, szidnak a tüzérek, mert nekik kell a kb. 1000 méter magas oldalban a tüzet eloltani. Mintegy 40 percig tartott, amíg Pergine felett a 3500 métert elértük, azután Kurt a vállamra ütve az Asiagotól keletre levő hegycsúcsok felé mutatott és elindultam toronyiránt életem ötödik ellenségfeletti repülésére.

A szép kék olasz ég alatt hibátlanul zümmögött a motorom. Néha a völgyek árnyas vagy napos oldalai felett el-elkapott a melegedés kezdetét jelző gyenge léglökés. Már elhagytuk a levicoi tavat és a hétközségi fensík felett repültünk kelet felé. Megláttam egy időre a másik két felderítőgépet is és a minket kísérő két vadászcsoport is kapaszkodott mögöttünk felfelé a Brenta völgyéből. Nincs itt baj, gondoltam a sok saját gép láttára, úgy megoldjuk a mai feladatot, mint Kurt mondta, hogy ha kell, az olasz táborparancsnok ablakán hajítjuk be a röpcédulákat. Nem szabad elfelejteni, hogy 22 év előtt volt és 21 évesek voltunk.

Két citromsárga olasz kötött-léggömb hivalkodott a túlsó oldalon, majd Kurt kiáltja, hogy nézzem a pontokat a levegőben. Sok apró és néhány nagyobb szunyogméretű gép tolongott akkor már a Monte Grappa és a Folgaria közti légtérben. Saját tüzérségünk lent eléggé dolgozott. Átrepülve a saját gyalogsági állások felett, gyorsan tájékozódtam, a rommálőtt Asiago éppen balra alattam volt, mikor 130 km-es sebességgel az olasz állások mögé értem. A vadászok jóval felettem még megvoltak, nyugat felé egy nagy olasz felderítő ment át szintén pár vadász által kísérve, közvetlen támadás veszélye még nem mutatkozott. A légelhárítás ugyan már működött alulról, de a füstcsomók eléggé elkerültek minket. Tehát nekiláttunk a feladat megoldásának.







Kurt néhány felvételt csinált az arcvonalak mögötti raktárak- és rakodókról. A tábort is megtaláltuk, dobtuk a röpcédulatömegeket és párhuzamosan az arcvonallal folytatni akartuk a repülést, amikor balra mögöttem egy vadászgépünket látom láng- és füstcsóvában a föld felé zuhanni.

Röviddel ezután idegen géppuska kattogás — foszforcsíkok futnak a gép körül, egy angolkokárdás vadászgép zúg el száz méterre felettem. Kurt géppuskájából rövid sorozatokat hallottam és közben hangosan kiáltja: »Az ördög vigye el, három angol elcsípett bennünket!« Melegem lett és az öreg gépemre, meg a felettem levő avult géppuskára gondoltam, na, most mutassátok meg, mit tudtok ti, mert pilóta- és lövésztudományom — mai szemmel nézve — elég gyenge lábon állott. A második angol is közben már ránkcsapott és kilőtt egy sorozatot, de úgylátszik, ügyes megfigyelőm jól eléje pörkölt, mert hirtelen felrántotta gépét és a támadást abbahagyta. Eltávozott, de a másik kettő új támadásra készült. Kisebb kört írtam le, hogy tájékozódjam, a vadászaink nem voltak sehol...

Egyedül maradtunk. Igyekeztem a front felé, ami úgy tízpercnyi repülésre lehetett nyugati irányban. Sehol egy felhő, a láthatáron csak fekete pontok és a kísérő vadászok raja messze, a horizonton. Ha itt komoly harcra kerül a sor, csak a zegzugos völgyekben lehet majd visszarepülni. Kurt a géppuskán dobot váltott, az utolsó röpcédulákat még gyorsan kihajítottuk, máris benneült a gépünk minden irányváltoztató rángatózásom dacára az angol foszforcsíkok tömegében. Több találatot kaphattunk, de nem veszélyeset; sokkal nagyobb baj volt, hogy Kurt géppuskája akadály miatt leállt. Az előttem levágódó angol után buktatom a gépet, pár lövést sikerült utána eresztenem. Megfigyelőm a géppuskát próbálgatja és látom, hogy jön az újabb támadás. Éles balfordulóval ellene fordulok, ösztönszerűleg ki akartam használni egyetlen működő géppuskánkat a rövid arctámadásnál. Olyan gyorsan rohant azonban el felettem a Sopwith, hogy lövéseim nagyrészt már mögéje mentek és azonfelül átesve, magasságot vesztettem, de legalább ez a veszélyes roham is elmult. Látom, hogy a másik angol gép az arcvonal felől ferde irányban közeledik. Mintha meg akarna akadályozni abban, hogy átjussak a túlsó oldalra, ahol mégis csak a saját terület biztonsága megengedi az alacsony magasságban való harcfélbeszakítást, jó magyar nyelven szégyen nélkül mondva a meglógást. Amíg én a géppel igyekeztem hol jól, hol rosszul a támadásokat elkerülni, addig szegény megfigyelőm az összevissza billegő gépben géppuskáját próbálta rendbehozni. Nem ment és amint pillanatra hátranézek, már rajtam is ült az egyik angol felülről. A másik meg alulról jön ám fel, mintha csak a légcsavarján lógna. Befordulok megint balra, mert csak azt tudtam jól, de egy sorozat foszforlövés már talált. A tükrömben már óriásivá nőtt angol gép alig 30 méterre van, de mégsem lő. Talán neki is a döntő pillanatban, amikor szitává lőhetett volna, állt le a géppuskája? Menekülni a mélységbe, az volt első gondolatom és belerúgok az oldalkormányba az éles forduló közben, erre

az öreg gép teljes gázzal felvágta az orrát és utána sebességét vesztve, dugóhúzózik le a hegycsúcsok és völgyek felé.

Kurt az ülés sarkába szorul, tehetetlenül, a forgatónyomaték miatt. A fényképezőgép kirepült a gépből, az olajtartály felől füst száll az arcomba és minden forog körülöttem és fütyül. A hegyek és a fák egyre nőnek, nehezen hátrafordítva fejem, az angolokat nem látom. A füst egyre jön, talán égni kezdene a gép? — gondolom — és hátra ordítok valamit Kurtnak; ő csak legyint kezével, mintha minden mindegy volna. Kiemelkedem az ülésből, hogy ha kell, kiugorjak, persze ejtőernyőm nem volt, de sülve nem akartam megboldogulni. A legmagasabb hegyek már majdnem egyvonalban voltak velünk. Visszarántom a gázemeltyűt és a motor elcsendesedésével, a gép is okosan magától siklásba ment át. Nem füstölt már semmi (az olaj egészen elfolyt) és ami a legfontosabb, ideges végveszélyérzésünket a megmenekülés jókedve váltotta fel.

Most aztán gyerünk haza, csak a motor addig bírja az iramot olaj nélkül, míg átjutunk a vonalainkon. Igen rövid idő alatt értünk le 4200-ról 1300 méterig a géppel, de addig teljes gázzal, agyonhajszolva futott derék strapabíró Benz-motorunk. Most aztán sehogy sem akart felgyorsulni és ezért vízszintes, sőt kissé süllyedő repülés mellett sem értem el nagyobb sebességet 120 kilométernél. Alattunk a völgyben olasz nehézüteget látok. Egy drótkötélpálya kábelje csillog előttem, átugrom, az egyik ládában ijedten nézett két olasz katona ránk, kinevettük őket. Az északi olasz kötöttléggömb a szomszéd völgyben már kissé mögöttünk volt és ész nélkül húzták lefelé, talán azt hitték, hogy meg akarjuk támadni? Ami a legfontosabb, Kurt a puskát rendbehozta és így közeledtünk egyre alacsonyabban az arcvonal felé.

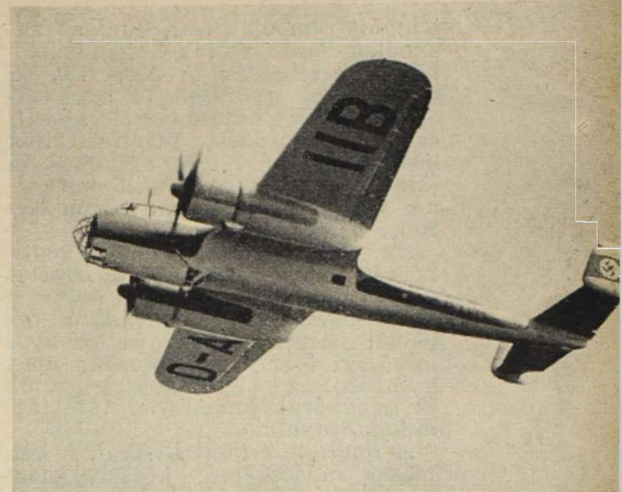
A két angol azonban nyomon volt és a Brenta-völgy bejáratánál elkaptak újra, de elég messziről. Nyomtam a gépet előre, vettem a völgykanyarokat, Kurt pedig rövid tűzsorozatokkal tartotta őket vissza a támadástól. Alulról is észrevettek, de végül is sikerült a saját lövészárkok felett úgy 3—400 méter magasan áthúzni. A két gép, mint az árnyék követett és az egyik völgybejáratnál, már saját ütegállások felett, a közelebbi ránkcsapott. Pár lövés ment el felettünk. A motorom rázni kezd, kihagy, fordulatszáma 1000 alá megy. Le kell valahol szállni, de ezzel a két angol kísérővel mit csináljunk? Azt sejtettem, mit akarnak velünk, semmi békülékeny, emberbaráti érzés nem tartotta vissza az újabb támadástól. De az itt, a mély völgyben, mégsem volt olyan egyszerű, mint 1000 méterrel feljebb. Közbelépett azonban a Gondviselés is, a primolanói vasútállomás környékén lévő légvédelmi géppuskák alakjában. Kurt hangos hurrázása árulta el, hogy az ánglius pilóták Sopwith-vadászgépei visszafordultak. Bizony az utolsóelőtti pillanatban. Csak három henger gyujtott nagy durrogás és olyan rázások között, hogy le kellett állítanom teljesen a motort, mert féltem, hogy a légcsavarral együtt kiszakad. Síri csendben siklottunk egy rét felé, amin szépszámmal valamelyik hadsereg vágóállattelepének öreg népfölkelők által őrzött sovány marhái legeltek. Még egy kört le tudtam írni, miközben megfigyelőm integetett, kilőtt közéjük pár világítótöltényt, hogy a füstjéről a szélirányt is megállapithassam. Nagy futkosás támadt az öreg népfölkelő-pásztorok között és az alig vánszorgó vágóállatsereglet-ben. A rét brentafelőli oldalán szabad csíkot láttam kialakulni, elhatároztam a leszállást. Minden gyönyörűen indult, jól számítottam ki az egészet, csak egyre nem gondoltam. Egy szürke ökörre amelyik önállósította magát és a kis szabad csíkra visszatérve, velem szembenállva kérődzését folytatta. Már alig voltam öt méter magasan a földtől, mikor megláttam. Balra a sebes Brenta vize, aztán pár szikla, egy nagy fűzfa és a szabad 15 méteres sáv közepén az ökör, azután nagy bokrok, meg a nyáj egyrésze.

Még ma is azzal nyugtatom a lelkiismeretem, hogy nem akartam ökröt ölni. Én csak megnyomva jól a gépet, át akartam rajta ugrani. A gépem azonban motor nélkül nem bírta akaratomat keresztülvinni és a futómű elkapta az ökör fejét. A nagy rándulásra a gép is átesett és az áldozat mögött földet érve, alig gurult a rossz futóval messzire. Kiugorva a gépből, először sajnáltuk a szegény sovány állatkát, de végeredményben levágása előtt három nappal fejezte le egy harci repülőgép, ami mégis csak különb vég, mint a letaglózás! Ha valami erős, békebeli állat lett volna, hát mi fizetünk rá, mert átvágódunk. A »csordaparancsnokság« irodájából telefonáltam a századunknak a kényszerleszállásról. Az ökörről hallgattam, rosszmájú repülők tréfacsinálásait akartam néhány órával eltolni. Örültek, hogy sikerült átjönni az olasz vonal felett, azt hitték, hogy túlmaradtunk. Aznap két vadász- és egy felderítőgép volt a veszteségünk.

Kurt, miközben a délelőtti meleg napon a Brenta vizében megfürödtünk, már kezdett az ökörrel ugratni. Mögöttünk volt nehéz két és félórás ellenségfeletti repülés légiharcokkal, izgalmakkal, igazi repülőélményekkel tele és a végen az ökör teszi az egészre a pontot. Mint félbenmaradt, de tudat alatt még vadászrepülő-törekvésekkel teli pilóta, szégyeltem az ökörfeletti győzelmet. A vágóállattelep jóhumorú parancsnoka tudniillik az ökörből egy szelet szép, nagy, de szívós száraz húsdarabot étkezdénknek ajándékozott a győzelmi torra. Mert az lett a vége, egy hétig mulattak a befejezésen, míg az angolokkal vívott nehéz, kényszerleszállásos légiharcból az utókorra csak annyi maradt (az is csak a minősítésemben), hogy: »légiharcban két angol által leszállásra kényszeríttetett«.

Egyik Tamás.

A HADVISELŐK ÚJABB REPÜLŐGÉPEI



Do 215-ös távolfelderítő a levegőben

Az egymással szembenálló német-angol, francia légiharderő repülőgépei a háború kitörésekor már túlnyomórészt ismertek voltak. A megállás nélkül folyó tudományos kutatás és kísérletezés: a repülőgépek és motorok teljesítményeinek fokozása; a fegyverzet, bombák és műszerek tökéletesítése terén igyekszik az ellenfelet túlszárnyalni.

A már több mint féléves háború folyamán feltűntek olyan gépek is, amelyeknek a létezéséről a háború előtt keveset vagy semmit sem tudtunk.

Az eddigi hírek szerint a frontokon egész újtípusú gépekkel eddig a németek és angolok jelentek meg, tavaszra pedig a franciák ígérnek valami új tűzerős vadászgépet.

A németek egy új bombázót, távolfelderítőt és kétüléses vadászt (rombolót), az angolok pedig egy kétüléses vadászt vetettek harcba, amelyek teljesítménye az előzőkhöz képest fejlődést jelent.

Ezek az új gépek a következők:

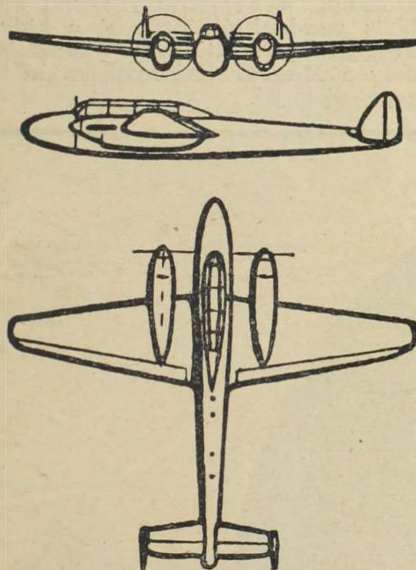
1. Junkers Ju. 88, bombázó,
2. Dornier Do. 215, távolfelderítő,
3. Messerschmidt Me. 110, kétüléses vadász (romboló),
4. Boulton & Paul »Defiant«, kétüléses vadász repülőgépek.

A Junkers Ju. 88 K. az elmult év tavaszán 2000 kg-os terheléssel az 1000 és 2000 km távolságokon új sebességi csúcsteljesítményt ért el 517, ill. 501 km/óra átlagsebességgel. A kiváló gépet a németek mint közepesbombázó és állítólag újabb kivitelében mint zuhanóbombázó gépet építik nagy sorozatokban a légiharderő részére.

A Ju. 88 kétmotoros, mélyszárnyú fémgép, behúzható futóművel, fékszárnnyal. Jellegzetes rajta, hogy a 2 vízhűtéses Junkers Jumo 24-es típusú, 1200 lóerős motor csőalakú, körkeresztmetszetű burkolása van. A törzs első negyedében van a gépszemélyzet helye, elől egy, hátul két gp-üléssel. A személyzet tehát egymáshoz viszonylag közel ül és mögöttük vannak a bombák felfüggesztve. Üzemanyagtartályok a szárnyakban vannak. Fegyverzete 3 nehéz géppuska. A Ju. 86 K.-val összehasonlítva nincs osztott oldalkormánya, hanem a törzs végén elhelyezett függőleges vezérsík és oldalkormányon kívül a vízszintes vezérsíkok szélein 1—1 kis csillapítófelület van a motorok szimmetriatengelyének síkjában. Háromágú, állítható légcsavara van.

A Dornier Do. 215. tulajdonképpen többfeladatos gépnek is tekinthető, mert könnyűbombázónak is használható. A Do. 17-es típusnak javított, főleg védhetőség és hatósugár szempontjából tökéletesített folytatása. Építési anyaga duralumin, futója behúzható, függőleges vezérsíkja és oldalkormánya osztott. Jelenleg a legnagyobb hatósugarú német szárazföldi gép. Nemcsak soros vízhűtéses, hanem léghűtéses csillagmotorokkal is épül.

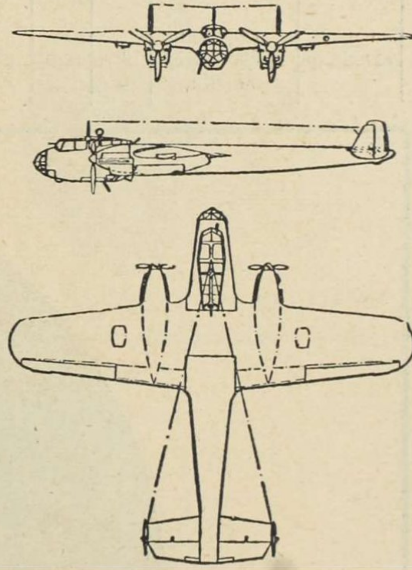
A Me. 110. kétüléses, kétmotoros, jelenleg leggyorsabb vadászgép. A németek rombolónak nevezik, mert gépágyúval, kisbombákkal előcélok és repülőterek elleni alacsony támadásra is kitűnően bevált. A lengyel hadjáratban a Messer-



Me 110 romboló nézeti rajzai



Me 110-es romboló repülés közben



Do 215-ös távolfelderítő nézeti rajzai

schmidt rombolók és a Junkers zuhanóbombázók voltak a legfélelmetesebb harcigépek. A Me. 110. a vadászgépek gyorsaságát, nagy tűzerejét a nagy hatósugárral egyesíti és ezért bombázók, távolfelderitők kísérő védelmére igen alkalmas. Az északi tengeren és Anglia partjainál vívott légiharcokban sűrűn szerepel a Me. 110.

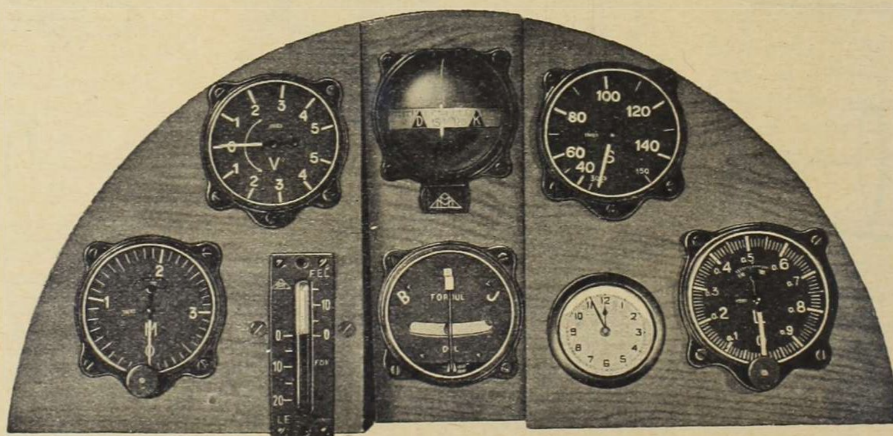
Az említett három német géptipusról az angol légügyminiszter is tárgyilagosan elismerte, hogy a szövetségesek hasonló feladatú gépeinél jelenleg jobbak és bizonyos minőségi fölényt jelentenek, amit azonban az angol gépszerkesztők és gépgyárak hamarosan túl fognak szárnyalni.

A Boulton & Paul Defiant. A kétüléses vadászgépek között jelent rendkívüli tűzerejével forradalmat. Tiszta fémépítésű, mélyszárnyú, behúzható futóműves gép, jellegzetes félgömbalakú géppuskatoronnyal, amelyik forgatható a behelyezett négy könnyűgéppuskával együtt. A francia források szerint ezenfelül 6 vagy 8 géppuska van a szárnyakba is mereven beépítve. A géppuskatorony mozgatása könnyű, mert külön segédmotor végzi a légnyomás felhasználásával. Rolls Royce-motorja van. Az angol légihaderő részére nagy sorozatban épül és állítólag a géppuskatorony megoldását, ami hadititok volt, a németek megszerezték valami kémkedés útján.

A háború tempója tehát újabb és fölényesebb repülési tulajdonságú gépeket kíván. A régebbi típusú repülőgépek elöregedése még jobban meggyorsul. Ma a nyugati harctéren 1937/38. évi géptípusoknál öregebbeket nem is használnak. 1100—1200 percenkénti lősebességű könnyű és nehéz géppuskák négyesével, sőt nyolcasával vannak a vadászgépekbe építve. Német és francia vadászgépek a 20 mm-es gépágyúkat már párosával használják, 2—4 géppuska mellett, hogy tüzük hatása megsemmisítő legyen.

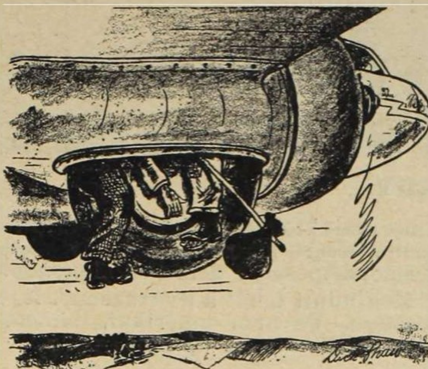
Összefoglaló méret-, súly- és teljesítményadatok

	Motor typus és lóerő	Törzshossz m	Szárny fesz-táv. m	Hordfelület m^2	Fel. terh. kg m^2	Rep. súly kg	Rep. súly ebből Bomba kg	Csúcs-ebesség Km/óra	Hatósugár Km	Csúcsmagas-ság	Fegyver-zet
Ju 88	2×1200 Jumo 211	14·5	17	48	160	7800	1500	515	2100	9000	3 ngp.
Do. 215	2×1150 DB 601	16	18	55	145	7900	500	500	3500	9000	3 ngp.
Me. 110	»	15·5	17·5	38	179	6800	200	610	2000	9000	2 gépágyú 3 gp.
»Defiant«	1×1100 Rolls Royce Merlin	9·15	12·05	23·2	—	—	—	480	1500	8000	12 géppuska !



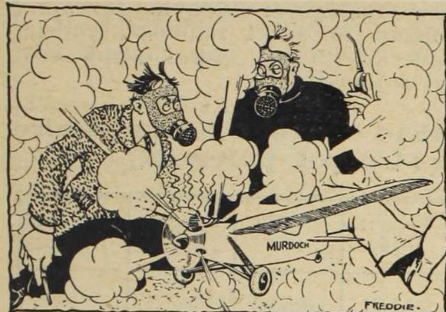
REPÜLŐ HUMOR

HÁBORÚBAN ÉS BÉKÉBEN



POTYAUTASOK

— Alig várom a kansasi leszállást, hogy kissé kinyujtózkodhassam.



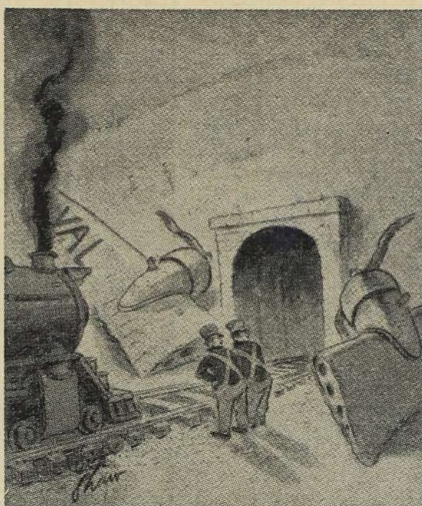
MODELEZŐK

— A porlasztó már jól működik...



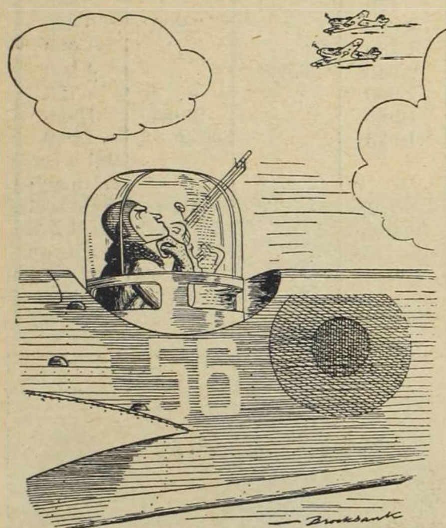
»JÓ LESZÁLLÁS« UTÁN

— Azonnal áthelyezendő a harckocsialakulatokhoz!



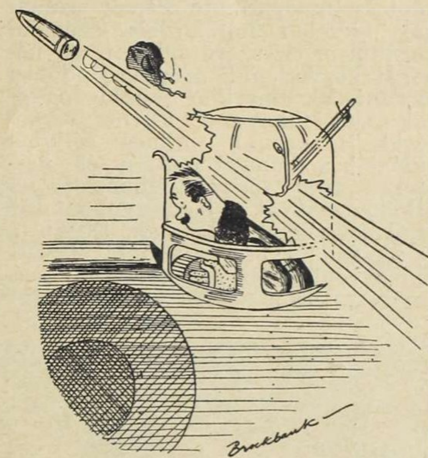
A MOZDONYVEZETŐ DILEMMÁJA

— Vajjon átértek-e már az alagút tulsó oldalára?...



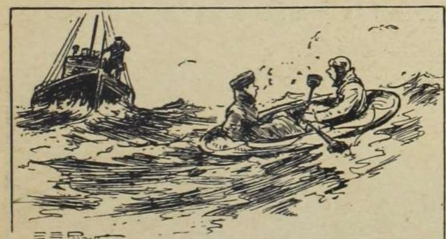
KÉTSÉGEK KÖZÖTT

— Melyiket szeressem?...



GÉPPUSKA-TORONYBAN

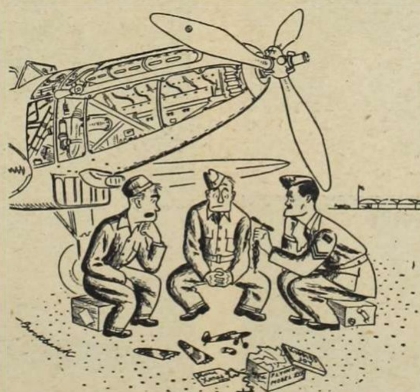
— Mintha egy kis huzat volna...



A TENGERI HÁBORÚBÓL

— Halló! Repülőgépről menekültek meg?

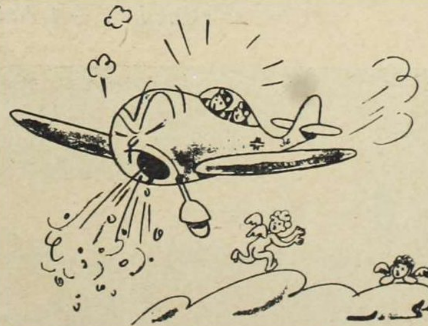
— Dehogy! Csak az oxford—cambridgei regattára gyakorlatozunk!



ELTÉVESZTETT AJÁNDÉK

— Hát ezzel mit kezdjünk?

— Nincs hozzá használati utasítás?



KÉPES PILÓTA ABC-BÓL

A köhögő motor...

AMERIKA MINT A SZÖVETSÉGESEK REPÜLŐGÉPSZÁLLÍTÓJA

Írta: **vitéz RÁKOSI GYÖRGY**

Ma úgy tekintjük Amerikát, mint az angol-francia szövetséges arcvonal korlátlan utánpótlási területét a repülőgépiparban. Nem lesz érdektelen a kérdést bonckés alá venni és — amennyire ez lehetséges — megvilágítani.

A háború kezdete óta gyakran túlzott mennyiségű repülőgéprendelésekről olvashattunk és ezek az avatatlanban azt a tévhitet kelthették, mintha rövidesen 15—20.000 amerikai gép állhatna a szövetségesek rendelkezésére a nyugati arcvonalon. Ezek a hírek azonban majdnem kizárólag olyan külföldi forrásokból táplálkoztak, melyek a szándékos túlzást propaganda célból űzték.

Bár az angol-francia megrendelések összege 1940. év elejéig 350 millió dollárra rugott, ez még nem jelent többet mintegy 5500 darab repülőgépnél. Ehhez a számhoz még ez év első felében előreláthatólag további 2—3-szoros rendelés fog csatlakozni.

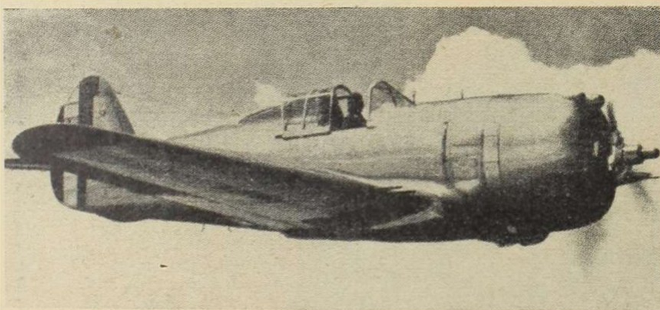
A gyártási teljesítőképesség és főként az exportálható gépek számának hirtelen felfokozása azonban korántsem egyszerű feladat. A háborút közvetlenül megelőző időben ugyanis az amerikai repülőgépgyárak saját elhanyagolt légifegyverkezésük hiányainak pótlása céljából rátértek a tömeggyártásra és üzemeik 74.000 főnyi munkáslétszám alkalmazásával a legnagyobb teljesítőképességgel dolgoztak. Ebben a termelési tervben ugyan kb. 45%-os exportrepülőgép mennyiséggel számoltak, de a mai háborús rendelések amerikaiakra kedvező, gyorsított kielégítésére a gyárak 1939. év végi termelőképessége nem volt elegendő.

Megindult tehát a gyárüzemek fejlesztése, de nem amerikai, hanem angol tőkével. Az új tömeggyártással kapcsolatos beruházásoknak az ütemű törlesztése a gépek egységárát lényegesen megnövelte. Az eladások szigorúan készpénzfizetés alapján és szállítás szempontjából a vevő veszélyére történnek.

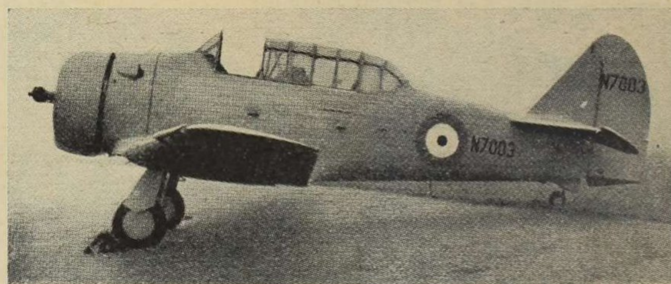
Ezektől az anyagi természetű kérdésektől függetlenül az angol-francia utánpótlást lassítja, hogy gyártási sürgősség szempontjából Amerikának saját légifegyverkezése áll az első helyen, sőt az évi kb. 2000 darab repülőgépet igénylő forgalmi, magán és sport repülőgéprendeléseik kielégítését sem engedik háttérbe szorítani.

A) A szövetségesek által Amerikában megrendelt és kivitelre engedélyezett géptípusok (A gépek jellemzői)

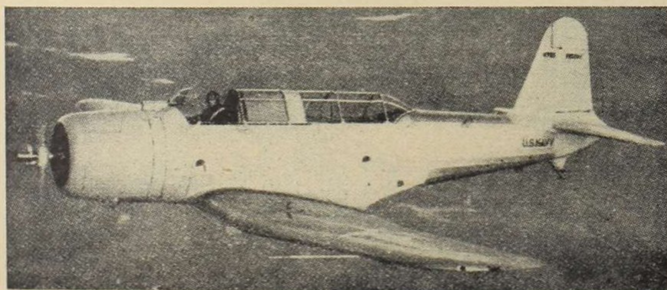
Géptípus	Curtiss Hawk 75-A	N. A. Harward	Vought V-156	Martin 167	Douglas DB-7	Lockheed »Hudson«
Katonai rendeltetés ...	vadász	gyakorló és kik.	többfel. zuh. bom.	könnyű bombázó	bombázó	bombázó
Ülésszám	1	2	2	3—4	3—4	4
Motortípus	Pratt-W. Tw. Wasp	Pratt.-W. Wasp Jr.	Pratt-W. Wasp Jr.	Pratt-W. Tw. Wasp	Pratt-W. Tw. Wasp	Wright Cyclone
Motorszám	1	1	1	2	2	2
Összes motorteljesítm.	950 LE	550 LE	750 LE	1825 LE	1825 LE	1680 LE
Legn. sebesség km/óra	507	336	414	505	480	380
Leszállósebesség km/óra	110	100	106	118	.	110
Emelkedés m/perc	360	400	470	.	.	385
Gyak. csúcsmagasság m	11.000	7.200	8.600	.	7.200	6.850
Legn. rep. távolság km	1.050	1.180	1.130	.	.	1.600
Üres súly kg	2.020	.	2.040	6.800	.	4.500
Legn. rep. súly kg......	2.560	2.350	2.950	.	.	7.725
Fesztáv. m	11·38	13·13	12·80	.	23·80	18·60
Hossz m	8·74	8·39	10·30	.	18·40	13·00
Fegyverzet és bombasúly	2 db mot. gp., 4 db szárny gp.	1 db merev szárny gp. Bombaterhelés lehetséges	3 db gp. Bombasúly ismeretlen	3 db megfi. gp. Max 560 kg bombasúly	ismeretlen	elől 2 csövű megfigyelő gp., hátul 2 db megfi. gp. Max. b. súly 2200 kg



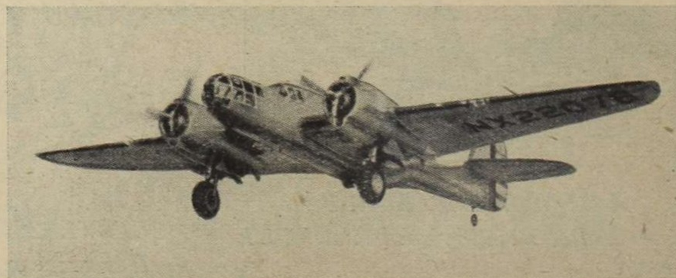
Curtiss »Hawk« 77—A vadászgép



North American »Harward« gyakorló és harckiképző gép



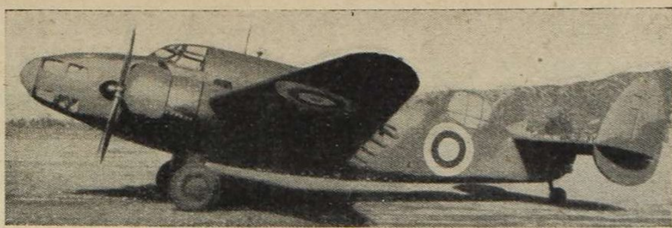
Vought V—156 többfeladatos és zuhanóbombázó gép



Martin 167 könnyű bombázó gép



Douglas DB—7 bombázó gép



Lockheed 14. »Hudson« bombázó gép

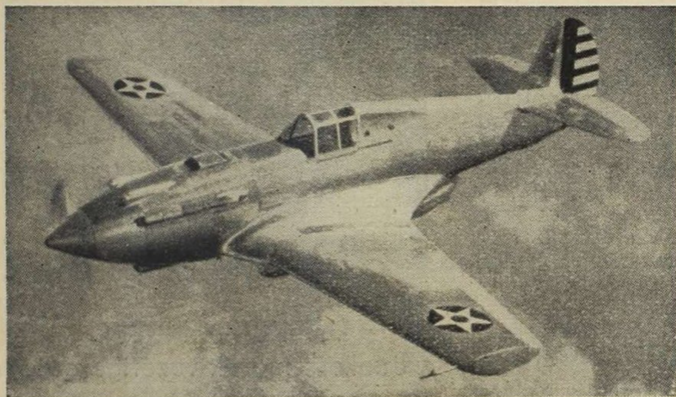
B) Kivitelre fel nem szabadított amerikai géptípusok

Géptípus	Curtiss XP-40	Lockheed XP-38	Curtiss YA-18	Bell XFM Airacuda	Boeing XB-15	Douglas BT-1
Katonai rendeltetés ...	üldöző vadász	üldöző vadász	vegyes feladatú harci	romboló harci	nehéz bombázó	zuhanó bombázó
Ülések száma	1	1	2	5	7—9	3
Motortípus	Allison GV-1760	Allison V-1760	Pratt-W. Twin Was	Allison V-1710	Pratt-W. Tw. Wasp	Pratt-W. Tw. Wasp
Motorok száma	1	2	2	2	4	1
Összes teljesítmény LE	1.620	2.400	2.300	2.000	4.000	950
Legn. sebesség km/óra	640	680	505	480	380	485
Leszálló sebesség km/óra	.	.	.	110	112	.
Emelkedés m/perc	1.000	.	.	.	430	.
Legnagyobb rep. táv.km	1.100	.	.	.	.	.
Legn. repülő súly kg...	1.800	.	.	.	30.000	..
Fesztávolság m	9·10	.	18·10	.	47·00	.
Hossz m	7·60	.	12·30	.	27·50	.
Fegyverzet és bombasúly	2 db 12·7 mm-es motor gp.	ismeretlen	4 db merev gp. 1 db megfi. gp.	2 db gépágyu elől 2 db megfi. gp. hátul	2 db 7·6 mm-es megfi. gp. 4 db 12·7 mm-es megfi. gp. Bombasúly 3.000 kg-on fölül	560 kg max. bombasúly

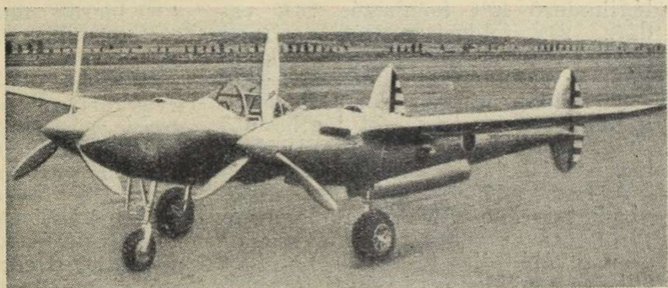
Az 1940. év elején elért havi 1700 darab átlagos legyártott repülőgépszámból legfeljebb 1000 darab kerülhet havonta kivitelre. Ennél többel a szövetségesek ez évben alig számolhatnak, hiszen a nagyobbszabású üzemi fejlesztések csak 1 év mulva éreztethetik gyártási teljesítőképességben a hatásukat. Még csak részben oldhatták meg az új üzemek részére szakmérnökök és szakmunkások kiképzését, ez szintén hosszabb időt vesz igénybe, tekintettel arra, hogy a repülőgépiparban nem voltak a régi időkből maradt munkanélküliek.

Típusok tekintetében meg kell jegyezni, hogy az amerikai légierő harcászati értékben legtöbbre becsült gépeit még ma sem szabadította fel a szövetségesek számára. Bár e téren több engedményt tettek, de legújabb gépeikből egyelőre csak saját hiányaikat pótolják.

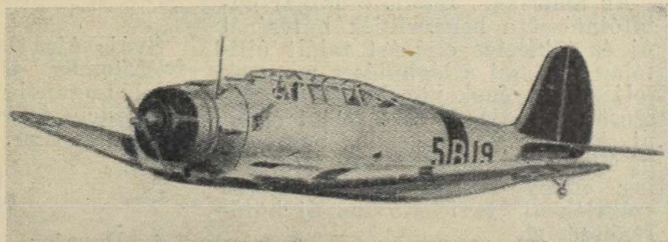
A következőkben lássuk képekben és teljesítményekben azokat az amerikai géptípusokat, melyeknek megjelenésével a nyugati fronton a közeljövőben számolni lehet és azokat, melyekre egyelőre kiviteli tilalom áll fenn.



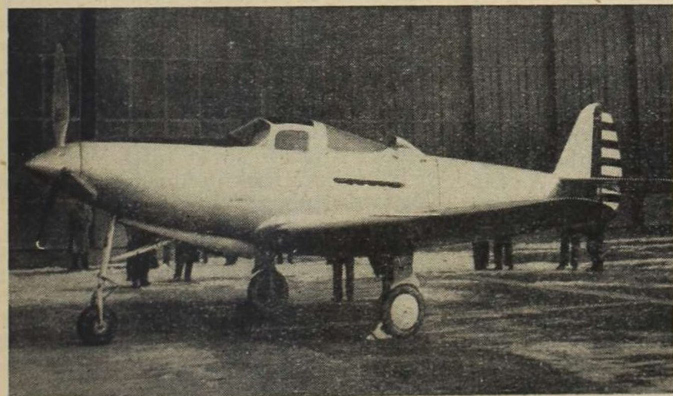
Curtiss—Wright XP—40 üldöző vadászgép



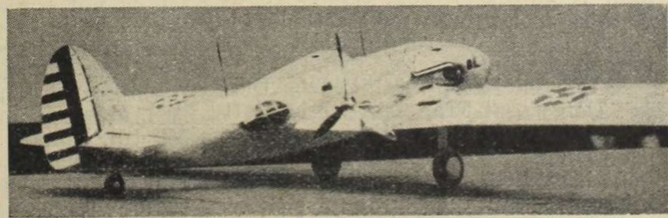
Lockheed XP—38 vadászgép



Douglas (El Segundo) BT—1 zuhanó bombázó gép



Bell XP—39 vadászgép



Bell XFM—1 »Aircuda« romboló harcigép



KATONAI REPÜLÉS

A német légihaderő erejéről egész ellentétes adatok vannak a külföldi lapokban. Amerikaiak szerint 1940 januárjában a német légihaderőnek 280 harci repülőszázada volt (bombázó és vadász), századonként 12 géppel. Ez összesen 3300 gép lenne. A tartalékgépek számát 4000 darabra becsülik. Egy későbbi, március 1-i olasz forrás 16.000-re teszi a német gépek számát, amiből fele tartalék lenne.

A Heinkel 111-es bombázógép hajók elleni támadás céljából két repülőgépágyúval lett felszerelve. Az újépítésű He 111-es gépeken az ágyúk a DB 601-es motorok hengersorai között függesztve vannak és a légcsavaragyon át lőnek. Az északi tengeren lefolyt convoytámadások legnagyobb részét He 111-es gépekkel végezték a német repülők. A He 111 K az erősebb motorokkal a legjobb német bombázók közé sorolható.

Francia hírek szerint a német légihaderő 46% bombázó, 23% vadász, 23% felderítő és 8% zuhanó bombázógépből áll. A bombázók tehát a zuhanó bombázógépekkel együtt több mint a felét alkotják a légihaderőnek. A német légihaderő 12 különféle típusú repülőgépet használ iskolagépeken kívül.

A francia haditengerészet autogirokat is használ. A francia autógirokat az eredeti La Cierva-rendszer továbbfejlesztésével a Lioré et Olivier repülőgépgyár építi. A rendszeresített forgószárnyú gépek kétülésesek.

Az amerikai repülőtechnikai kutatóintézet a hengerfejek hűtésénél új és tökéletes eljárást talált állítólag fel, ami a léghűtéses motorok teljesítményének növelésénél ugrásszerűnek fogja a lóerőszámot emelni. A legerősebb amerikai motor az új Wright már 2000 lóerős és állítólag ennek teljesítménye még 95 százalékkal javítható az új hűtőrendszerrel.

De Vitrolles francia alezredes, egyike a francia hadsereg legkiválóbb repülőtisztjeinek, éjjeli repülés közben lezuhant még francia terület fölött és repülőhalált halt negyvenháromeves korában.

A francia hadipilótakiképzés Dél- és Délnyugat-Franciaországba lett központosítva. Erős kiképzés folyik azonban az északafrikai repülőtereken is. Állítólag 3—5000 új pilóta kiképzése van folyamatban.

A francia repülőgépgyárak legnagyobbrésze már kikerült a légitámadások miatt veszélyes párizsi gyárövezetből. Az új gyárak a Calais—Paris—Lyon-vonaltol nyugatra és délre vannak.

A párizsi légvédelmi tüzérség egyik kilőtt lövedéke a földre való visszaeséskor robbant csak fel és hat embert sebesített meg, akik közül kettő meghalt. A légvédelmi riadó alatt tehát nemcsak az ellenséges bombák, hanem a tűzérségi lövedékek visszahulló darabjai miatt is vigyázni kell.

A angol pilóták közül eddig *Doran K. C.* neve lett a háborúban legismertebb. Az első Kiel-i támadás után soronkívül főhadnagyból százados lett. Későbbi bombázó- és felderítő-vállalkozásaiért megkapta a legnagyobb repülőkitüntetést. Doran apja a világháborúban repülőtiszt volt.

A francia légihaderő legeredményesebb vadászpilótája E. Sales őrmester, akinek hat elismert légigyőzelme volt februárig.

Curtiss Wright és Pratt Whitney, a legnagyobb USA motorgyárak, 4000 lóerős motorok építésével kísérleteznek. A Curtiss-gyár kísérleti motora negyvenkéthengeres. Hat sorban hét henger. A Pratt-gyár óriás teljesítményű motorpéldánya négysoros H-alakban, soronként nyolc hengerrel.

Az új francia légügyi miniszter Reynaud kormányában *Lauren-Eynac* képviselő lett, aki már többízben volt évekkel ezelőtt légügyi miniszter. Nem katona, nem repülő, hanem politikus és anyai részről levantei származású.

LÉGIFORGALOM

Svájc újra bekapcsolódik a légiforgalomba és pedig Olaszország felől Luganóig lesz légiközlekedés. A francia és német határ felől a berepülés tilos.

MŰSZAKI, IPARI ÉS VEGYES HIREK

A Douglas Aircraft Company Santa Manica-i és El Segundo-i telepein több mint 15.000 embert, férfit és nőt foglalkoztat Carl A. Cover, a vállalat vezetőjének jelentése szerint. Ez hozzávetőlegesen egynegyede az amerikai repülőgépiparban foglalkoztatott munkások számának. A 15.000-es számot a mult héten lépték túl. Donald W. Douglas mult év októberében tett nyilatkozata szerint a vállalat alkalmazottainak létszámát 1940 nyaráig 17.000 főre emeli. A kereskedelmi repülés állandó növekedése, az Egyesült Államok haderejének nagyiramú fegyverkezése, valamint a külföldi katonai rendelések tették lehetővé ezt a hatalmasarányú személyzeti és gyártási fejlődést. Forgalmi gépek építése kb. a 20 százalékát adja a jelenlegi produkciónak. A katonai tárgyú rendelések mellett eddig még sohasem fordult elő, hogy annyi forgalmi gép állt volna építés alatt a gyár üzemeiben, mint most. Csak az új négymotoros Douglas DC-4-ekből negyvennek az építését kezdik meg a lehető legrövidebb időn belül.

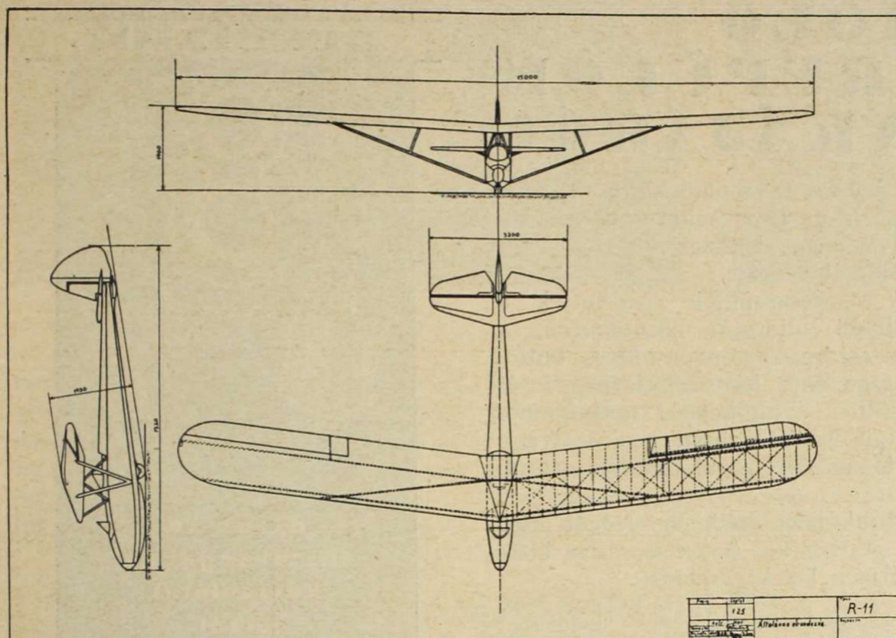


Dr. KOPPENBERG
a Junkers-művek vezérigazgatója 60 éves

A világhírű Junkers konszern március 15-én ünnepelte vezérigazgatójának, dr. Koppenberg Henriknek 60-ik születésnapját. Dr. Koppenberg az esseni Krupp-gyárból indult, ahol a lakatosmesterséget tanulta, majd fáradhatatlan munkásságával és különleges tehetségével vezető állások sorát tölti be és így a nehézipar legkülönbözőbb ágainak legavatottab egyénisége lesz.

1934-ben Göring Hermann birodalmi légügyi miniszter a Junkers művek vezetésével bízta meg. Az addig elsősorban a légiforgalom fejlesztésével foglalkozó Junkers műveket rövid idő alatt a világ egyik legismertebb repülőgép, repülőgépmotor és légcsavar szériagyártásával foglalkozó vállalatává fejlesztette.

ÚJ KÉTÜLÉSES GÉP ÉPÜL AZ AERO EVERNÉL



A típus célja: kétkormányos oktató csörlésnél és főkép repülőgépvontatásnál.

Elrendezés: felső szárny, baldachin profilcsövekből. A második oktató ülés felett a szárnyrész be- és kiszálláskor felhajtható. A szárny kétfőtartós, a törzshöz középen kitámasztott V dúcok bekötve. A csűrőlapok orr része olyan kiképzésű, hogy csűrés esetén a merülő szárnyon ellenállás-növekedést okoz, ami igen jó fordulékonyságot van hivatva biztosítani. A csűrőmozgatás végig beálló golyóscsapágyakon mozgó karokkal történik.

A törzs: szögletes enyvezett lemezborítási héjszerkezet, egy darab beépített, fékezhető futókerékkel, elől csúszótalppal. Az oktató ülése a kerékház felett, az első üléshez viszonyítva, kissé magasabb elhelyezést nyert, ami rendkívüli jó kilátást biztosít.

A kormányfelületek: fából és enyvezett lemezből készültek és vászonborításúak. A vízszintes vezérsík egy dúccal kitámasztott.

Kabin: nyitott, kényelmes és jó kilátást biztosít. Hosszabb vontatások, valamint vakrepülés iskolázása esetén zárt kabin is felszerelhető.

A jó szerelhetőséget füles csapszegek, valamint a vízszintes vezérsík egyszerű felerősítése biztosítja.

100 Km/óra repülőgép vontatási sebességre alkalmas.

Műszaki adatok:

Fesztávolság	15.000	mm
Hosszúság	7.520	mm
Felület	22.5	m²
Üres súly	180	kg
Hasznos súly	180	kg
Repülési súly	360	kg
Oldalviszony	1:10	
Sikló szám	1:18	

Terhelési többszörös felvétel esetén : $n_a = 4$.

Törési biztosság: 8-szoros.

Merülő sebesség:

0.90 m/sec 55 Km/óra sebességnél,
1.— m/sec 65 Km/óra sebességnél,
1.5 m/sec 85 Km/óra sebességnél.

T.

R-08c „Pilis" iskolateljesítmény vitorlázógép

Elrendezés: egyfőtartós egyenes szárnymegoldás, torziós orrborítással. Felső szárnyelhelyezés, 1 darab kitámasztó duccal.

Törzs: réteges enyvezett lemezborítású héjszerkezet. Az aránylag hosszú törzs jó repülőtulajdonságokat biztosít.

Vízszintes kormányok: a törzshöz csuklósan egy duccal vannak bekötve, könnyen szerelhető füles csapszegekkel.

Kabin: nyitott, kényelmes, jó kilátást biztosít, különös tekintettel a repülőgépvontatás iskolázására. Külön kívánságra zárt kabinnal is szállítható.

Jó szerelhetőség: nagy füles csapszegek a szárnytőben és a ducok bekötésénél. A csűrőtolórudak különleges megoldása egyszerű és gyors szerelést biztosítanak.

Műszaki adatok:

Fesztávolság	13.600	mm
Hosszúság	6.640	mm
Felület	15.7	m²
Üres súly	135	kg
Repülő súly	225	kg
Felületi terhelés	14.3	kg/m²
Oldalviszony	11.8	
Sikló szám	1:19	

Merülő sebesség:

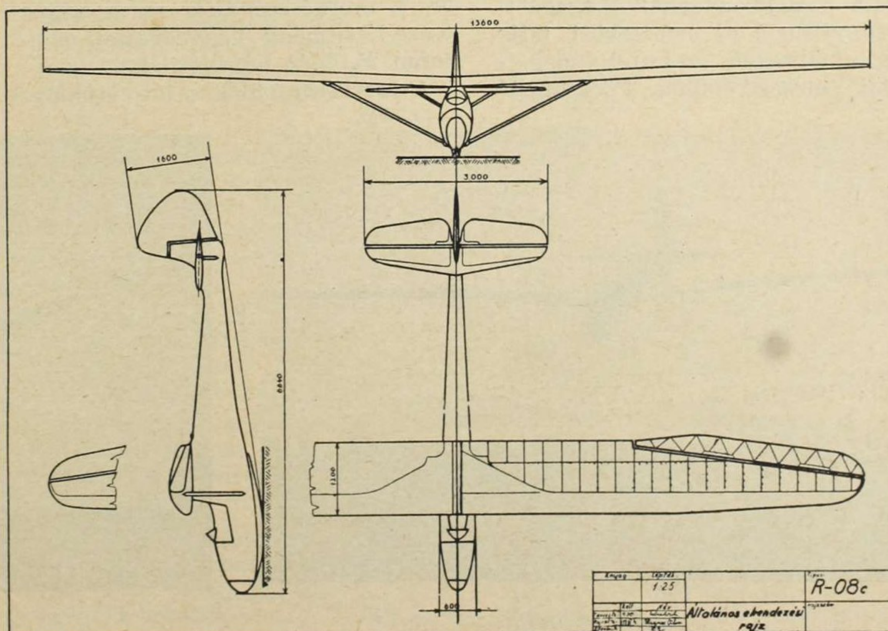
0.90 m/sec 65 km/óra sebességnél,
1.5 m/sec 90 km/óra sebességnél.

Terhelési többszörös felvétel esetén : $n_A = 5$.

Törési biztosság: 10-szeres.

A gép a közeli napokban kerül berepülésre. Ennek eredményét a legközelebbi számunkban ismertetjük.

T.





BESZÁMOLÓ A CSERKÉSZREPÜLŐK 1939. ÉVI MUNKÁJÁRÓL

A cserkészrepülők az elmúlt évben is a fiatalság tömegeinek kiképzésére fektette a fősúlyt. Ezzel párhuzamosan azonban a vitorlázó sportrepülésben is kimagasló eredményeket értek el. Az előképzés fontosságát felismerve, a diákság körében eredményes propagandát indítottak és a jelentkező diáksereget az év folyamán három kiképzési időszakban ismertették meg a motornélküli repüléssel.

Az első kiképzési időszak április hó 15-étől június hó 20-ig tartott, melynek során 365 diák, fejenként átlag 6 felszállást végzett.

Az így előképzett és a repülés alapelemeivel megismertetett ifjúság részére július hó 3-tól 31-ig Esztergomban folytatólagos tábort tartottak 120 résztvevővel. Ennek a tábornak az eredménye 2344 felszállás, 63 »A« vizsga és 6 »B« vizsga volt. Itt középiskolás nem cserkész diákok nyertek kiképzést.

A cserkész diákok és iparosok részére augusztus hó 4-től 31-ig ugyancsak Esztergomban tartottak kiképző táborozást. Ezen 80 fő vett részt, 1745 felszállást, 33 »A« vizsgát és 19 »B« vizsgát végeztek.

A sportszerű vitorlázó repülés is kiváló eredményekkel végződött, amennyiben 5 új nemzetközi teljesítményjelvényt szereztek meg a fiatal cserkészrepülők. Főoktatójuk 254 km-es távrepüléssel, a »Táltos« géppel, a Hármashatárhegyről indulva, az év legnagyobb távolsági repülését végezte.

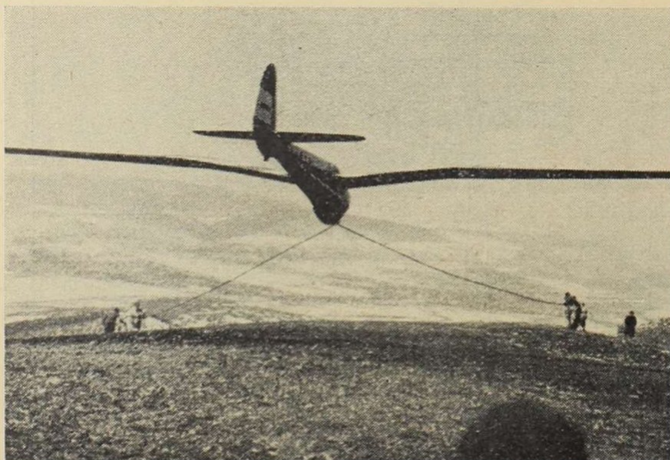
A cserkészrepülők résztvettek a szolnoki olimpiai edzőtáboron, a szentesi repülőgépvontatásos tanfolyamon és a hármashatárhegyi és gödöllői oktatóképző tanfolyamokon is eredményesen gyarapítva a motornélküli repülőoktatók létszámát.

Munkájuk eredményességét egy kis statisztikai összehasonlítás bizonyítja a legfényesebben:

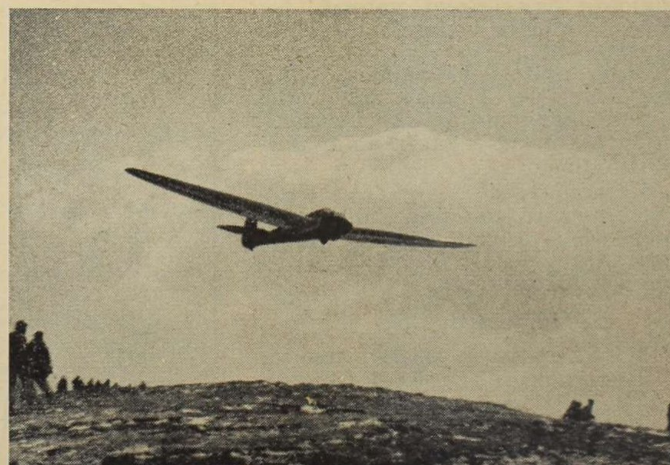
	A magyar mótornélküli repülés összteljesítménye :	Ebből a cserkészrepülők : teljesítettek :	%-ban
Felsz. szám	45.397	9.409	21
Repült órák száma	1.583	358	23
»A« vizsgák száma	578	123	21
»B« vizsgák száma	208	29	14
»C« vizsgák száma	86	14	16
Nemzetközi teljesítményjelvények száma	10	5	50
Távrepülések száma	51	11	21
Magassági repülések száma	53	10	19
Időtartamrepülések száma	17	7	41

A statisztika tanusága szerint tehát a cserkészrepülők az országos összteljesítmény negyedrészét, pontosan 25.1%-át teljesítették.

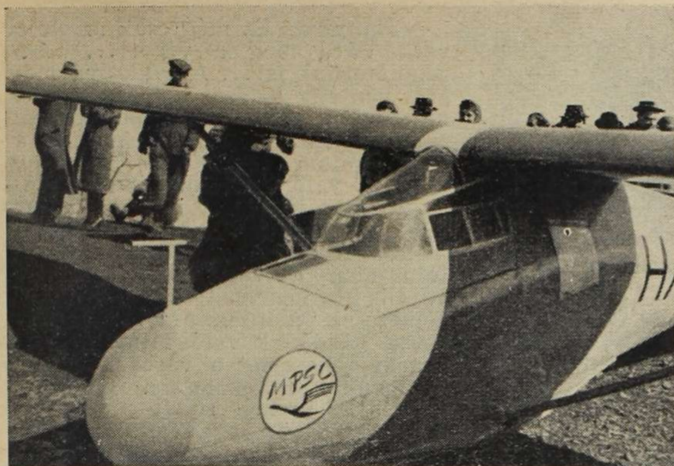
A cserkészrepülők saját műhelyt



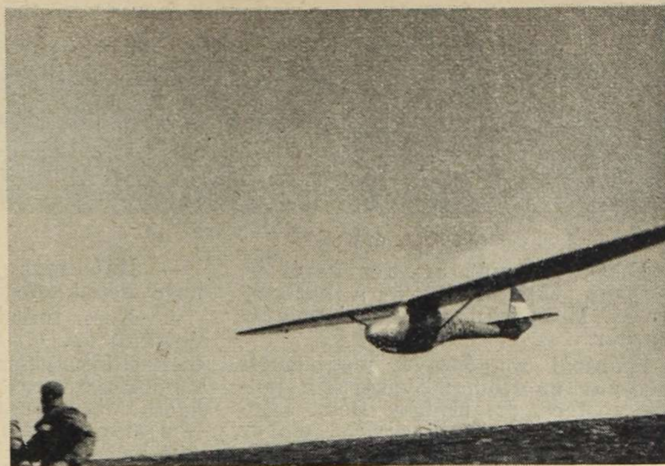
Az M—22. indul



A kétüléses Göppingen 4.



Az új Pilis



A levegőben

tartanak fenn, ahol a növendékek a gépépítés és gépjavítás ismereteit megszerzik. A műhelyben épülnek a cserkészrepülők új gépei is. Jelenleg három darab lengyel »Wrona«-bis típusú iskola siklógép és egy darab »Röhn Adler 35« típusú nagyteljesítményű gép épül.

A cserkészrepülők a folyó évben is teljes felkészültséggel várják a repülésre vágyó fiatalság jelentkezését.

Cserkészrepülők

BESZÁMOLÓ A VASUTAS REPÜLŐSPORT 1939. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL

A lengyelországi »Istus« versenyen, a magyar olimpiai keret edző táborán, szolnoki táborozásunkon való részvételünk, első motoros pilótáink vizsgája, nagyszámú motornélküli vizsgáink és számtalan kimagasló teljesítményű repülésünk az elmúlt 1939. évet jubiláris évünkké avatta.

Motornélküli osztály. A motornélküli kiképzés a budaörsi Farkashegyen, rövid téli szünet után, február 5-én vette kezdetét és december 20-ig tartott.

A kora tavasszal résztvettünk Tariska Ferenc mérnökkel együtt az »Istus« Rómában tartott kongresszusán, a Lengyelországban tartott idei »Istus« konferencián és az ezzel kapcsolatban Lembergben május 14-től május 18-ig tartott versenyen, a szolnoki repülőtéren rendezett »Olimpiai táborozáson«. Az olimpiai táborozás folytatásaként augusztus 13-tól augusztus 25-ig ugyancsak a szolnoki repülőtéren tartottuk az első »Vasutas repülőtábor«-t.

A 11 napos tábor alatt összesen 399 motornélküli felszállást végeztünk 42 ó 28 p összes idővel. 22 növendék tett »A« vizsgát, 5 »B« vizsgát és 1 szerezte meg a teljesítményi jelvényt.

Motoros osztályunk Jenik Győző vezetése mellett egyetlen géppel egész rendkívüli teljesítményt produkált. Az év folyamán 1308 felszállást végzett 182 ó 19 p összes idővel. Egyetlen géppel végeztük teljesítményrepülőink összes vontatásos startjait, 8 elsőfokú motoros kiképzést, akik közül hatan, *Antal Lajos, Tariska Ferenc, Janka Zoltán, Szabó István, Horváth Ferenc* és *Molnár Árpád* a kiképzést be is fejezték.

Viszontagságos út után 1940 január 10-én megérkezett gróf Hagenburg vezetése mellett az »Aradó 79« második motoros gépünk.

Jövő évi gépbeszerzésünk keretében kettő darab motoros gépet rendeltünk: egy darab 100 LE. »Klemm 35/B« és egy darab 40 LE. együléses gépet. A 40 LE.-s gépet Rubik Ernő tervezte és az Aeroever építi meg amerikai Continental-motorral.

Beszámolónk alkalmával köszönetet mondunk a M. kir. Államvasutak igazgatóságának a megértő és nagyértékű támogatásért.

Antal Lajos

VITORLÁZÓREPÜLŐ CSÚCSTELJESÍTMÉNYEK 1940 JANUÁR 1-ÉN

I. csoport. Együléses gépek.

1.	*Egyenesvonalú távolság:* (U. R. S. S.) Olga Klépikova. »Rot Front 7« gépen 1939 július 6-án (Moszkva — Sztalingrád vonalon)	*749 km*
2.	*Távolság visszatéréssel:* (U. R. S. S.) Boris Kimelman. »Rot Front 7« gépen 1939 július 23-án (Toula — Riajsk — Toula vonalon)	*342 „*
3.	*Célrepülés:* (U. R. S. S.) P. Savtzov. »Rot Front 7« gépen 1939 július 31-én (Toula—Mikhailovka)	*602 „*
4.	*Időtartam:* (Német) Kurt Schmidt. »Grunau B. II.« gépen 1933 augusztus 3—4-én	*36 ó 35 p*
5.	*Magasság:* (Német) E. Ziller. »Kranich« gépen 1938 nov. 21-én Hirschbergből indulva	*6838 m*

II. csoport. Kétüléses gépek.

1.	*Egyenesvonalú távolság:* (U. R. S. S.) *I. Kartachev* pil., utas: P. Savtzov. »Stakhanovetz« gépen, Moszkvától Ismailovóig 1938 július 17-én	*619 km*
2.	*Távolság visszatéréssel:* (U. R. S. S.) *I. Kartachev* pil., utas: V. Chechoulkive. »Stakhanovetz« gépen, Toula—Riajsk—Toula útvonalon 1939 július 23-án	*342 „*
3.	*Célrepülés:* (U. R. S. S.) *I. Kartachev* pil., utas: A. Gorokhova. »Stakhanovetz« gépen, Moszkvától Gorki-ig	*395 „*
4.	*Időtartam:* (Német) *A. Bödeker* pil., utas: H. Zander. »Kranich« gépen, Rorittenben 1938 december 9—11-ig	*50 ó 26 p*
5.	*Magasság:* (Német) *E. Ziller* pil., utas: Quadfasel. »Kranich« gépen, Hartauban 1937 szeptember 18-án	*3304 m*



Essék szó már egyszer arról is, hogyan válik repülővé a közigazgatás. Mondjuk: egy vidéki polgármester.

Szépszál, zengőszavú, megtermett magyar úr Hódmezővásárhely polgármestere, dr. Endrey Béla. Izigvérig magyar közigazgatási ember és életében legtöbbet gazdákkal tárgyal, hiszen Vásárhely parasztváros. Soha semmiféle kapcsolata nem volt a repüléssel, ma is bevallja, hogy nem is ért hozzá. Mégis dolgozik a magyar repülésért. Hogyan? Igy:

Tavaly, a szentesi repülőnap délelőttjén az egyik sportrepülő egyesület gépe udvariasságból átrepült érte Vásárhelyre (szomszédos a két város) és Szentesre vitte. Ez a néhányperces kellemes légiút elég volt ahhoz, hogy megkapja a repülés »baktériumát«. Nemrég összetalálkoztam vele, már ő hozta fel a dolgokat:

— El se hiszed, mennyi baj van ezekkel a repülőkkel!

— Baj?

Széleset, jót nevet:

— No, már olyan, amit szívesen vállalok... Tegnap például benyit hozzám Csergő Pista, a tanár, tudod, aki cserkészfőparancsnok nálunk és az ifjúság repülőmozgatója. Azt mondja, hogy építenek most egy gépet. Vagy Tücsök, vagy Vöcsök, a fene tudja, melyik, nem értek még annyira hozzá. Szóval: azt mondja, építenek egy gépet és bizonyosfajta furnért nem tudnak beszerezni hozzá, csak protekcióval. Hogy én írjak illetékes helyre az ügyben. Hát persze, hogy nyomban írtam.

— Hát már annyira vagytok, hogy gépet építtek?

— Nem tudod?... Persze, hogy építünk!... Uj tűzoltólaktanyát létesítettünk, abban adtam helyet a repülőknek, egy jó nagy szobát, hadd dolgozzanak. Néhányszor jártam már közöttük, úgy megy ott a munka, mintha fizetnék. Nem tudom, melyik gazdaságosabb, az-e, ha készen vesznek Tücsköt-Vöcsköt, vagy ha építenek, de úgy gondolom, nem árt, ha tisztában lesznek a gépépítéssel is.

— Gép hát készül! Persze, a levegőbeemeléséhez autó is kell. Csörlőautó. Jól mondom?

— Jól!

— Szóval: csörlőautó! Hát ugyan honnan volna szegényeknek csörléshez való autójuk. Ellenben volt nekünk, a városnak. Tudod, az egyik kocsink kimustrálódott. A motorja príma még, hanem a rugózata tönkrement. Arra már nem jó a kocsi, hogy a határt járják vele döcögős utakon. Odaadtam hát a kocsit légoltalmi segélyautónak. Városban még megteszi. Most aztán ez az autó van a cserkészrepülőknél, ebből lesz csörlőkocsi, ha rendbehozzák.

— No, de ha légoltalmi segélyautó is...

Hunyorít egyet:

— Most az, de majd ott ragad a cserkészrepülőknél! Én is úgy vagyok már ezzel a kimustrált kocsival, hogy »ráfelejtettem«. Majd eligazodik a segélyautó dolga másként...

— Szóval, ennyire van már a vásárhelyi repülés?

— Ennyire? Ez még csak az eleje volt. Várd meg a végét!... Lesz repülőterünk is!... A laktanya mögött van egy kétszáz holdnyi legelő, az nagyon jó lesz repülőtérnek. Nemrégiben lent jártak nálam a légiforgalom részéről és leszállóhelynek való területet néztek. Mingyárt meg is mutattam az uraknak, azt mondották, hogy nagyon jó lesz. A bibi egyelőre az, hogy a föld nem a városé, magánkézen van, de igénybevehető az újabb rendelkezések alapján. Mivel legelő, úgyse gazdának való, mingyárt rátettem a kezemet a város nevében, ha megkapjuk, ez lesz a repülőtér. Még nem is kell sokat planírozni rajta.

Rágyújt, aztán vidáman folytatja:

— Ez a jó. Most mondom a nehezebbjét: vitázunk Szentessel, de nagyon!

— Miért?

— Mert arról van szó, hogy Szentesen lenne az alföldi repülőközpont. Elismerem, joggal, mert nagyon előrevannak, nagyszerű a felkészültségük, egymást érhetik odaát a repülőtáborok. Csak az a bibi, hogy Szentes harminc kilométerre van, Algyő meg — nyolcra-tízre. Algyőn pedig nagyszerű repülőtér van és mi oda könnyebben kijárhatunk. Szentesre átmenni sokkal nehezebb. Most aztán »veszekszünk«. Én Algyő mellett vagyok, Szentes — Szentes mellett.

... Néhány esztendővel ezelőtt még — Szentesen sem volt repülőélet, nemhogy Vásárhelyen lett volna. Most meg vetélkedik már a két város a sportrepülésben. Akár így, akár amúgy dől el a »veszekedés« — mindenképpen azt jelenti, hogy Vásárhely is, Szentes is repül már! *(R.)*

Női csúcsteljesítmények a vitorlázórepülésben

I. csoport. Együléses gépek.

1. *Távolság:* (U. R. S. S.) Olga Klépikova. »Rot Front 7« gépen, 1939 július 6-án — *749 km*
2. *Távolság visszatéréssel:* Nincs rekord.
3. *Célrepülés:* (U. R. S. S.) E. Zelenkova. »Rot Front 7« gépen, 1939 július 6-án — *195 „*
4. *Időtartam:* (Lengyel) Wanda Modlilowska. »Komar« gépen, 1937 május 13—14-én — *24 ó 14 p*
5. *Magasság:* (U. R. S. S.) E. Zelenkova. »Rot Front 7« gépen, 1939 júl. 10-én — *2071 m*

II. csoport. Kétüléses gépek.

1. *Távolság:* (U. R. S. S.) L. Velikosseltzeva és A. Gorokhova. »Stakhanovetz« gépen, 1939 július 23-án — *223 km*
2. *Távolság visszatéréssel:* Nincs rekord.
3. *Célrepülés:* (U. R. S. S.) L. Velikosseltzeva és N. Zavialova. »Stakhanovetz« gépen, 1939 július 31-én — *223 „*
4. *Időtartam:* (U. R. S. S.) E. Zelenkova és K. Samarina. »Cheremetyev« gépen, 1339 május 16-án — *12 ó 30 p*
5. *Magasság:* (U. R. S. S.) E. Velikosseltzeva és N. Zavialova. »Stakhanovetz« gépen, 1939 július 10-én — *1634 m*

A magyar motornélküli repülés 1939. évi eredményei

Csoportszám	Egyesület	Működő tagok átlagos száma	Sikló (repülőgép-állomány)	Gyakorló vitorlázó (repülőgép-állomány)	Teljesítmény vitorlázó (repülőgép-állomány)	Összesen (repülőgép-állomány)	Felszállások száma	Repült idő óra	Repült idő p.	Vizsgák száma A	B	C	D	Teljesítményrepülések	Balesetek	Megjegyzés
1	MOVERO, Budapest	50	5	4	4	13	3662	159	06	29	10	14	1	2× idő		
														2× táv		250 km 7095 m
														5× magasság	3*	
2	Mávaero, Budapest	89	4	3	3	10	1425	188	37	27	9	—	3	15× táv		
														12× magasság	—	1461 km = 23.365 m
3	Cserkészrep., Budapest	180	7	3	5	15	9409	358	29	123	29	14	5	7× idő		
														11× táv	—	970 km 13.447 m
														10× magasság		
4	MOVERO, Gyöngyös	36	3	2	2	7	1749	14	52	23	8	3	—	—	1	—
5	Ezermester Cs. R.	48	2	—	1	3	1637	19	29	18	3	4	—	1× idő	1	—
6	Vas. Cs. R. Ózd	37	1	2	1	4	520	1	53	6	4	1	—	—	—	—
7	Végvári Cs. R., Sopron	46	1	1	—	2	628	1	30	3	—	—	—	—	—	—
8	MOVERO, Esztergom	63	2	2	1	5	1608	50	15	12	1	8	—	1× idő	2	—
9	Beszkárt, Budapest	76	5	1	2	8	1577	30	48	23	4	5	—	1× idő		
														1× magasság	1	—
10	MOVERO, Mátészalka	61	2	—	—	2	537	1	14	—	—	—	—	—	—	—
11	MOVERO, Sárospatak	21	2	1	—	3	379	2	08	11	—	—	—	—	—	—
12	Műegyetem Sr. E.	74	1	3	2	6	3582	328	31	31	6	6	1	2× idő		
														20× táv	1	2150 km 28.535 m
														18× magasság		
13	MOVERO, Békéscsaba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Bükk M. Ae. Cl.	45	3	2	1	6	934	20	18	13	—	2	—	2× idő	—	—
15	Cserk. rep., Sz.-hely	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
16	Szolnokvm. R. E.	53	3	2	1	6	1770	30	58	38	23	—	—	—	—	—
17	Délvidéki Ae. C.	—	3	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
18	Cserk. r., Szentes	61	4	2	1	7	2019	23	01	24	15	2	—	—	3	—
19	Tud. egy. Sr. E.	27	2	1	1	4	1270	19	29	14	12	4	—	—	—	—
20	K. A. M. C., Kecskemét	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
21	MOVERO, Rómaifürdő	30	2	1	—	3	1253	68	15	18	8	7	—	1× idő	—	—
22	Gamma Sr. E.	58	2	1	1	4	1315	48	16	7	11	6	—	3× távolság		
														7× magasság	—	—
23	Pamutipar Sr. E.	32	3	1	—	4	1713	42	27	30	17	10	—	—	—	—
24	Debreceni R. C.	33	2	1	—	3	1541	10	18	20	9	—	—	—	—	—
25	Danuvia Sr. E.	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Icarusnál működött
26	Icarus rep. isk.	137	6	2	—	8	2106	21	35	27	15	—	—	—	—	—
27	Bácskai Rep. E.	21	2	—	—	2	255	1	23	3	—	—	—	—	—	—
28	Shell Sr. E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Icarusnál működött
29	Nagykanizsai R. E.	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
30	MOVERO, Zalaegerszeg	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
31	Cserk. rep., Békésgyula	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
32	Baranya P. Ae. C.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
33	Nagytétényi Sr. E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nem működött
36	Győri Ae. C.	81	24	1	—	3	1711	11	18	32	7	—	—	—	—	—
37	MAC Rep. Sz. O.	—	—	—	—	—	1076	6	45	45	17	—	—	—	—	—
38	Celldömölki Vas. S. E.	17	1	—	—	1	357	—	51	1	—	—	—	—	—	—
	Gödöllői csörlő tanfolyam	—	—	—	—	—	635	3	15	—	—	—	—	—	—	—
	Szentesi vontató tanfolyam	—	—	—	—	—	492	110	35	—	—	—	—	—	—	—
	Hármashatárhegyi oktató tanfolyam	—	—	—	—	—	181	7	30	—	—	—	—	—	—	—
	Olimpiai edzőtábor	—	—	—	—	—	56	Idők, magasságok és távok a résztvevő pilóták egyesületeinél								
	Magyar Aero Szövetség	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Összesen	1376	76	37	29	142	45.397	1583	06	578	208	86	10	17× idő		
														51× táv		4831 km 72.442 m
														53× magasság	12*	

* Ebből egy halálos. **M. Ae. Sz.**

KIVONAT A REPÜLŐALAP 1939. ÉVI MÉRLEGÉBŐL

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1939. évi mérlegéből kivonatosan a következőket közli:

1. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap 1939. évi pénzforgalma 2,698.526 P 67 fillér volt, ebből az 1940. évre átvitel készpénzben 1.256.000 pengő, leltári vagyon, mely az 1939. évre beszereztetett: 746.000 pengő, elköltött összeg az 1939. évben, amelyért leltári vagyon nem maradt: 696.526 P 67 fillér.

2. Az 1939. évben az alant felsorolt egyesületek a következő támogatást kapták készpénzben és anyagban:

	Pénzben: pengő	Anyagban: pengő	Összesen: pengőérték
Baranya Pécsi Aero Club, Pécs	15.062.60	113.619.01	128.681.61
Bácskai Repülő Egyesület, Baja	800.—	—	800.—
Beszkárt Sportrepülő Egyesület, Budapest	19.471.98	80.725.38	100.197.36
»Budapest« Sportrepülő Egyesület, Budapest	16.698.—	90.574.05	107.272.05
Bükk-Mátravidéki Aero Club, Miskolc	3.109.—	2.792.—	5.901.—
Cserkészrepülők, Szombathely	1.947.—	146.—	2.093.—
Szentesi Cserkészrepülők, Szentes	4.763.—	1.617.—	6.380.—
Debreceni Repülő Club, Debrecen	55.483.96	89.669.96	145.153.92
Délvidéki Aero Club, Szeged	14.206.—	90.827.60	105.033.60
Gamma Sportrepülő Egyesület, Budapest	1.543.—	—	1.543.—
Vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep, Budapest	61.696.86	28.764.24	90.461.10
Kassai Repülő Club, Kassa	16.848.85	90.046.13	106.894.98
MAC Motorsport-, Repülő- és Yachtosztály, Siófok	51.800.—	—	51.800.—
Magyar Aero Szövetség (motoros géptartalékokkal), Budapest	122.341.06	72.840.30	195.181.36
MÁV Testvériség Sportegyesület Repülő Szakosztálya, Rákospalota	5.912.50	6.120.66	12.033.16
Magyar Cserkészszövetség, Cserkészrepülők, Bpest	32.043.—	11.111.66	43.154.66
Move Repülő Osztály, Budapest	18.402.—	8.293.66	26.695.66
Move Repülő Osztály, Esztergom	4.145.19	1.952.33	6.097.52
Move Repülő Osztály, Gyöngyös	9.652.—	3.797.33	13.449.33
Move Repülő Osztály, Mátészalka	1.592.—	1.640.—	3.232.—
Move Repülő Osztály, Sárospatak	1.942.—	—	1.942.—
Magyar Pamutipar Sportrepülő Egyesület, Újpest	2.195.—	1.203.—	3.398.—
Műegyetemi Sportrepülő Egyesület, Budapest	26.957.60	227.071.12	254.028.72
Pázmány Péter Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület, Budapest	4.762.—	6.439.33	11.201.33
Move Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület, Budapest-Rómaifürdő	4.457.—	1.786.—	6.243.—
Szolnok Megyei Repülő Egyesület, Szolnok	6.653.—	2.098.33	8.751.33
13. sz. Ezermester Cserkészrepülők, Budapest	1.268.—	1.057.—	2.325.—
248. sz. RMST. »Vas« Cserkészrepülők, Ózd	1.696.—	1.057.—	2.753.—
366. sz. Végvári öregcserkészcsapat motornélküli sportrepülő szakosztálya, Sopron	1.901.—	2.094.—	3.995.—
Magyar Szárnyak, Budapest	22.500.—	—	22.500.—

3. Adományozók és adományok megoszlása az 1939. évben a következő:

	Részletezés Pengő	Összesítés Pengő
Hatóságok		376.222.03
Városok, községek és falvak adománya	284.541.24	
Vegyes	91.680.79	
Ipar, kereskedelem, közlekedési vállalatok adománya		69.639.69
Vas-, fém-, gép-, bánya- és vill. váll. adománya	20.983.54	
Fa- és faipari vállalatok »	7.000.—	
Textilipari vállalatok »	2.949.73	
Nyomdaipari vállalatok »	265.37	
Vegyiipari vállalatok »	3.550.—	
Kő, föld, agyag, üveg, cserép és ép. váll. »	258.—	
Bőr- és szőrmeipari vállalatok »	5.020.—	
Közlekedési és fuvarozási vállalatok »	2.913.58	
Vegyes	26.699.47	

ADOMÁNYOK A REPÜLŐALAPRA

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1940 február havában érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Huszti Sport Egyesület, Huszt 5.— P, Református Nőegylet, Nyirmada 12.— P, Magy. Fatermelők, Fakereskedők és Faiparosok Orsz. Egyesülete, Bp. 1000.— P, 15/II. zlj. orvosi karp. gyalogosai Bp., Nádor-lakt. 86.— P, »Bantlin«-féle vegyigyár rt., Perecseny 162.65 P, Ujság kiadóhivatalhoz beküldve 5.— P, Közs. Elöljáróság, Tiszadada 50.— P, VII. honv. utászzászlóalj, Szolnok 47.40 P, 586. sz. Cserkészcsapat, Kevermes 40.— P, Kereskedelmi Alkalmazottak Orsz. Szövetsége Dombóvári Csoportja, Dombóvár 100.— P, Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Szolnoki Osztálya, Szolnok 25.50 P, Szarvasi Iparos Kör 121.74 P, Kövesdi Vilmos, Kecskemét 7.— P, Jurecska János, Maglód 2.50 P, Herceg Festetics György, Keszthely 50.— P, Németh Zoltán, Bp. 1.— P, Soroksár község 500.— P, Pestszentlőrinc m. város 500.— P, 15/II. zlj. orvos karp. gyalogosok Bp., Nádor-lakt. 86.— P, Felv. Ker. Magy. Munk. Szöv. villamoscsoportja, Kassa 3.— P, Jovanovics György, Debrecen 1.08 P, V/4. Levente Csoport, Szarvas 5.— P, Budafoki leventék adománya 52.93 P, Töröcsik Joachim, Pély 50.— P, Magyar Nemzeti Bank, Bp. 100.000 P, P. m. kir. turjaremetei állami ménes és méntelep katonai osztagparancsnokság altiszti kara, Turjaremete 200.— P, Kaposi Mártonné, Medgyesegyháza 4.— P, Vas vármegye adománya 1000.— P, M. kir. 15. gy. ezred III. zlj. orvos-gyógyszerész szakasza, Vác 100.— P, M. kir. Áll. Nőipariskola, Bp. 3000.— P, Láng L. Gépgyár Rt. tisztv., Bp. 206.— P, Ardó József, Bp. 50.— P, Hajdu József, Csillag Szálló, Munkács 20.— P, vitéz Berthy János, Szeged 23.— P, Czinege József, Szolnok 1.— P, Baráti asztaltársaság, Szombathely 6.— P, Közs. Elöljáróság, Borsodgeszt 81.— P, Egyesült Magy. Párt helyi szerve, Szenc 355.— P, Berettyóújfalusi helyőrség tisztikara, Berettyóújfalu 40.03 P, M. kir. Adóhivatal tisztviselőkara, Nyirbátor 5.— P, Maglódi Iparos Ifjúság, Maglód 5.— P, Bardocz Árpádné és Társai, Eger, Törvényszék 80.— P, Kétfilléres Asztaltársaság, diósgyőri Uj-Gyár, Diósgyőr 300.— P,

Rakovszky Lászlóné, Bp. 4.— P, Horváth Gizella, Bp. 3.20 P, Kokrongyári Sport Kör, Hódmezővásárhely 140.73 P, Kispest város adománya 2000.— P, Weiss Manfréd Váll. Szabadidő Szervezet, Csepel 217.30 P, Éliás János, Szenc 120.— P, Petz Testvérek Rt., Esztergom 138.60 P, Diósviszló község 150.— P, MÁV alk. és nyugdíjasok önképző- és olvasóköre, Jászapáti 40.— P, Budapesti m. kir. áll. rendőrök Takarék- és Hitelszövetkezete, Bp. 71.95 P, Szombathelyről beküldve 140.— P, Magyarországi Artista Egyesület, Bp. 11.40 P, Vas- ès acélgyár, finomhengermű, Ózd 180.— P, Kiskunhalas m. város 500.— P, Kereskedők Egyesülete, Kiskunhalas 250.— P, Komáromi MÁV alk. Önsegélyző Egyesülete, Komárom 200.— P, 15/II. zlj. orvos karp. gyalogosok, Bp. 88.— P, Nagykereki községben tartott mulatság jöv. 19.13 P, Uj Magyarsághoz beküldve 23.— P, Kohn Emil, Pered 5.— P, Szava község 60.— P, Györköny község ifjúsága 23.— P, Tart. gazdászati tiszti ès számvivőaltiszti tanf., Debrecen 13.— P, Szász Pál, Komárom 10.— P, Werkner Lajos, Bp. 50.— P, Drabek Ferenc gépészmérnök gépgyára és tisztv. és munkásai, Bp. 150.— P, Kevermesi Katolikus Agrárifjúsági Legényegylet, Kevermes 30.— P, Helyőrségi honv. altiszti Kaszinó Egyesület, Kassa 116.53 P, Habermajer Jenő, Sárszentmiklós 1.50 P, Áll. polg. fiúiskola, Nagykanizsa 14.63 P, Steyer-Austro Daimler-Puch-művek Magyar Kereskedelmi Rt., Bp. 377.28

Pénzintézetek		114.318.16
Budapesti és vidéki bankok és takarékpénztárak adománya (ebből az összegből a Nemzeti Bank adott 100.000.— pengőt)	102.405.57	
Biztosítóintézetek (ebből az összegből a Nemzetközi Baleset- és Kárbiztosító Társaság 10.000.— pengőt adott)	11.912.59	
Egyéb önkéntes felajánlások		96.428.50
Egyesületek és szövetkezetek	22.668.29	
Intézetek	21.651.17	
Szórakozóhelyek	2.747.76	
Magánosok	50.721.08	
Természetbeni adományok	199.20	
Részletfizetéses felajánlások	1.559.—	
Összesen		656.608.38

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap előreláthatólag 1940 június hó közepén meg fogja nyitni és a sportrepülésnek át fogja adni az általa létesített:

1. Debrecen-nyulasi repülőteret egy hangárral és egy lakóépülettel.

2. Szeged-Algyőn a repülőteret egy hangárral és egy lakóépülettel.

3. Győrben egy hangárt és egy lakóépületet a Győri Vagóngyár repülőterén.

4. Pécsett, a szükségletnek megfelelően átalakított, lakóhelyiségekkel ellátott hangárt.

A H. M. N. R. A. felülvizsgálta a támogatott repülőegyesületek ügyeit

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap által 1939. évben támogatásul adott pénzösszegek rendeltetésszerű felhasználásáért az évvégi ellenőrzés és rovancsolás eredményeképpen a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága a felmentést a februári számban már közölt egyesületeken kívül az alábbi egyesületek részére adta meg:

MOVE Repülő Osztály, Mátészalka.

MOVE Repülő Osztály, Sárospatak.

248. sz. RMST. »Vas« Cserkészrepülők, Ózd.

Ezeken felül az 1940. év első negyedében rendeltetésszerűen felhasznált összegekre a felmentést megadta még a Magyar Aero Szövetségnek.

Az egyesületek a felmentés megadásáról külön írásbeli értesítést kapnak.«



AZ IFJÚ REPÜLŐ

A MAGYAR SZÁRNYAK ÁLLANDÓ IFJÚSÁGI MELLÉKLETE

GUMIS SZÁRNYFELERŐSÍTÉS VITORLÁZÓ MODELEK SZÁMÁRA

A modelek legnagyobb igénybevétele a leszállásnál lép fel. A leszállásnál fellépő erőhatásokat rugalmas szárnyfelerősítéssel csökkenteni lehet. Az ütközésnél fellépő erő többek között az ütközésnél megtett »út« nagyságától, azaz az ütközésnél előálló besüllyedéstől, anyagösszenyomódástól is függ. Az erőhatás annál nagyobb, minél kisebb a fékezés útja. Kemény sziklának ütődő model sokkal nagyobbat ütődik, mint például a puha földbe fúródó gép. A fékezés útját rugózó gumis szárny felerősítés-segítségével növelni lehet. Ennel a megoldásnál, ha például a törzs ütődik valami kemény akadályba, a szárny előrecsúszik és ezáltal a fékezés útja hosszabb lesz. Ha a szárny ütközik valamibe, a törzs csúszhat előre.

A szárnynak tehát nagyobb ütődéseknél rugalmasan le kell válni tudni a törzsről. Ezzel szemben kézistartnál a böék hatására, de főleg a magasstartnál a szárnyfölerősítésnek biztosan és fixen kell tartani. Kézi indításnál és magasstartnál a föllépő erők a szárnyat hátrafelé tolják, ezért a szárny mögé a törzsre a hátracsúszás megakadályozására egy ütközőt kell tenni. Az ütköző látszólag meggátolja a törzs előrecsúszását, de csak látszólag, mert majdnem mindig csak az egyik szárny ütközik akadályba és ebben az esetben a szárny leperdülhet a törzsről, így a törzs elcsúszhat.

A legveszélyesebb a »taucher« (hullámzó repülő) leszállás, amikor a model függőlegesen zuhanva, nagy sebességgel ütődik a földbe. Mivel ilyenkor csaknem mindig a törzs ütődik a földbe, a szárnynak könnyen előre kell csúszni tudni. Ez az egyik legfontosabb követelmény, amit a gumis szárnyfelerősítésnek ki kell elégíteni.

A szárnynak se indításnál, se repülés közben nem szabad elmozdulni vagy lötyögni a törzsön. Mert ha a szárny elmozdul, a gép beállítása megváltozik, a gép befordulhat, márpedig vitorlázó modelnél az iránystabilitás a legfontosabb. Az eddig használt gumis szárnyfelerősítések egyik legnagyobb hibája éppen a repülés közben nem eléggé fix felerősítés volt. A másik nagy hibája az eddig használt megoldások nagy részének a kívülről elhelyezett gumi, amely az ellenállást nagyon növelte.

A rajzunkon ismertetett megoldás a fenti szempontokból jónak mondható. A szárny a törzsön könnyen előrecsúszhat, vagy leperdülhet, de sem indításnál, sem repülés közben nem mozdul el. A gumi a törzs belsejében van elhelyezve, a felerősítés semmiféle ellenállástöbbletet nem okoz.

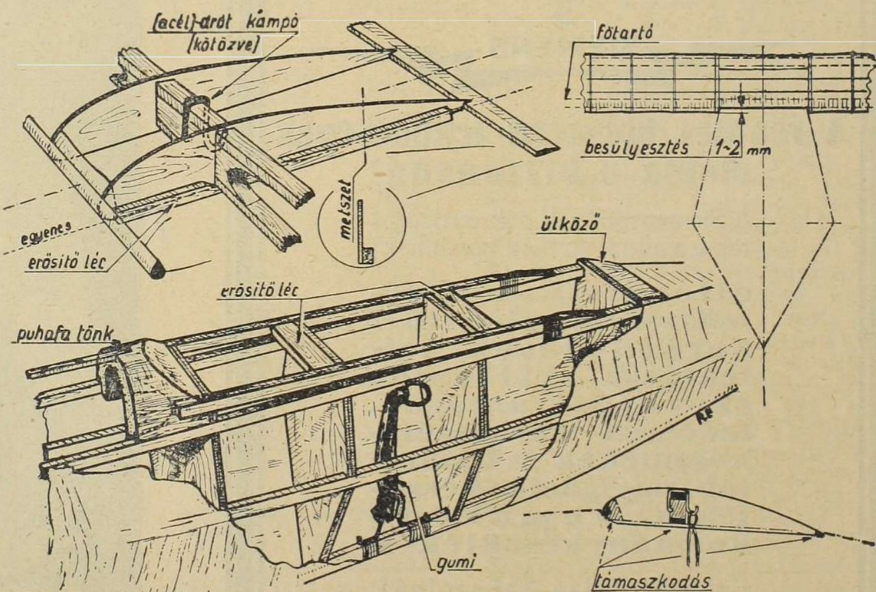
A megoldás lényege: a törzs a szárnyba be van »süllyesztve«. A szárny közepén lévő két bordát olyan messze tesszük egymástól, hogy a szárny a törzs tetejére lötyögés nélkül éppen ráférjen. A két borda közé a főtartóhoz egy kampót kötünk a gumi számára.

A törzs tetején lévő két lécre fekszik rá a szárny. (E két léc helyett, ha a szárny szögbe állítása megengedi, a törzs hossztartói is megfelelnek.) A kilépőléc mélyen fekszik a neki megfelelő helyen, a törzsön kis mélyedésnek kell lenni, ugyanígy a főtartó helyén is mélyedésnek kell lenni, ha a főtartó (a szárny alján) nincs besüllyesztve.

A középső két szárnyborda alul egyenes.

Rajzunkon a könnyebb áttekinthetőség kedvéért a kötözéseket elhagytuk.

A beerősítő gumi meglehetősen erős. (Magasstartos indítás esetén erősebbnek kell lenni, mint kézistart esetén.) A gumi beakasztása a szárny tetején át, egy erre a célra készített gumikampó segítségével történik. A szárny tetején középen a beakasztó kampónak egy becsukható nyílást kell hagyni.





(A B. 13-AS HAZATÉR) I. STEPHEN FANTASZTIKUS REGÉNYE. Minden jog, a filmesítés joga is a Magyar Szárnyaké

(3)

Tabódy őrnagy fokozott érdeklődéssel és meglepődéssel hallgatta parancsnokát. A tábornokot jól ismerte. A hosszú szolgálati évek alatt nem egyszer voltak közös ügyeik és közös szolgálati beosztásuk. Voltak jó és rossz emlékeik, kellemes és kellemetlen óráik. De ilyen esetre Tabódy nem emlékezett. Ilyen feldúltnak, felháborodottnak tábornokát még sohasem látta.

— Alázatosan kérek ebben az ügyben teljes felhatalmazást — szólt végre csendesen az őrnagy és alakja a belső elhatározás erejétől kiegyenesedett. — Remélem, 48 óra alatt az eredményt is jelenthetem.

— Rendben van, őrnagy úr, szabadkezet adok. A határidő is rendben van... Hanem azután könyörtelen leszek!

*

Pongrácz őrnagy, a hadműveleti osztály vezetője gondosan összerakta a kéziratokat és rajzokat. A kiválogatott iratokat kétrét hajtotta, zsineggel a középen ügyesen megkötözte, mint aki számtalanszor ugyanazt cselekszi, betette a sötétbarna bőrtáskába és átadta Demjénnek a gondosan őrzött aktákat.

A műszaki alkalmazott figyelve tekintett az őrnagy arcára, de azon semmi különöset sem látott. Ugyanolyan volt most is, mint amilyen lenni szokott: kemény, határozott és alig kifejező. Aztán megfogta a táskát, hosszában beburkolta a fogóba balcsuklóját és lassú, nehéz léptekkel kiment. A becsukódó ajtó résén mégegyszer lopva visszapillantott Pongráczra. Az őrnagy arcán azonban semmi különöset sem láthatott: most is ugyanolyan volt, mint ennekelőtte.

Demjén megállt a csukott ajtó mögött. Megnyugodott. Semmi nem zavarta tervét, mindent biztosnak hitt. A kierőszakolt magabízás azonban nem a becsület bizodalma volt, hanem amolyan akaratos »csakazértis«-féle, ami az elszánt, mindenre képes emberek tulajdona.

Aztán megindult.

Lopakodva járt, majdnem osonva lépegetett végig a folyosón s néha egyenesedett ki tisztelegve egy-egy fellebbvalójával találkozva. A tábornok szobája előtt megremegett a lába, de mégis továbbment.

Nem kopogott az ajtón.

Az iratokkal másfelé tartott...

IV.

Az ellenség földjén

S..... városkától alig néhány kilométerre, a ritkás városi erdő alján szokatlan sürgés-forgás volt. Az idegen szemlélő nem sok különöset vehetett észre, de a hozzáértő szem már messziről felfedezhette: kitelepített, szabadban táborozó repülőtér élete verte fel az erdő csendjét.

És csakugyan. A ritkás, erősen irtott erdő fái között a repülőgépek valóságos légióit sorakoztatta fel az ellenség. A gépek között és a fák alatt számtalan álcázott gép és sátor feszült. Katonák itt is, ott is. Minden sátor, fa és gép úgyszólván kétháróm embert takart. A katonák mozdulatain nagy igyekezet látszott: tenni akart mindegyik, szinte versengés folyt köztük; egymást buzdították, serkentették, hogy hamarabb befejezzék a kiadott parancsok végrehajtását.

A parancsnoki sátorból szokatlanul izgatott hang hallatszott:

— Mi?... Általános támadást indított a magyar légierő?... Az első hullám már odaért?... Lehetetlen... Jelentéseink mást jeleztek...

Aztán rövid szünet után folytatódott:

— A kitelepítések helye utolsó pillanatig a legszigorúbb titok volt... Hihetetlen!... Még én sem tudtam róla. Jan!... Jan!... Az Istenért, válaszolj! Mi történt?...

De az izgatott kérdésekre csak óriási dörgés válaszolt a kagylóba, majd vad kattogás és utána



Az izgatott kérdésekre csak óriási dörgés válaszolt...



Néhány másodperc mulva óriási detonációsorozat reszkettette meg a levegőt...

elcsendesült minden. Megszakadt az összeköttetés, a leadó kiszenvedett, a vétel megszűnt.

Pork őrnagy, a repülőtér parancsnoka ijedt arccal meredt a készülékre, mintha nem értené meg a történteket. Mintha csodát várt volna a kis szerkezettől, válaszul az izgatottan feltett kérdésekre. Fáradtan tette le a kagylót s megroggyanó térdekkel a sátor nyílása felé tartott, amikor velőkig ható hangon rikoltott fel a sziréna. Vésztjósló hangorkán szántott végig az ideiglenes repülőtéren és a kis erdő sokszorozottan verte vissza az emberek fülébe.

Mint megbolygatott hangyaboly rohantak az emberek helyükre és a gépeket igyekeztek induláshoz állítani.

Alighogy az első vadászgépek motorja feldördült, a magasban már a támadó gépek hangja hallatszott s a játéknak látszó madarak már ejtegették haláltosztó tojásaikat.

Megszólaltak a légvédelmi ütegek.

Apró vattacsomók kergetőztek a támadó gépek körül.

A gépekről leváló piciny fekete pontok mind nagyobbakká váltak és néhány másodperc mulva óriási detonáció-sorozat reszkettette meg a levegőt. Mintha előre kijelölték volna a találatok helyét, úgy hulltak a bombák és csaknem egészen szétverték a repülőtér gépparkját s felszerelését.

Csupán három vadászgép szökkent a magasba. Veszett íveléssel csavarodtak az ellenséges bombázók felé. Néhány perc mulva sikerült is az ellenség magasságát elérni. Borzalmas küzdelem fejlődött ki a bombázók és a vadászgépek között. A bombázók már jó messziről megnyitották a tüzet a támadó vadászokra, amit gépágyúkkal ezek is idejében viszonoztak.

A behemót bombázók természetesen nem követhették az ide-oda cikázó vadászokat, de a gépfegyverállások személyzete annál lelkiismeretesebben teljesítette kötelességét. A vad légiharcnak már az első perceiben két ellenséges vadász esett áldozatul.

A harmadik vadász, társai lelövetését látva, eszeveszett menekülésbe fogott. A nagysebességű bombázók előtt csak mozgékonyságával tudott eliszkolni.

A légiharc közben a földi légelhárítás is szünetelt, hiszen nem lehetett tudni, hogy nem saját gépet találnak-e el a gránátok.

Ezalatt a szétrombolt repülőtér megmaradt legénysége igyekezett menedéket találni az esetleges újabb támadások elől.

*

Pork őrnagy parancsnoki sátrának szétrongyolt vászna alatt, üveges szemekkel meredt az ég kékje felé.

Az előbb Jan barátját szólítgatta a mikrofonon keresztül, alig néhány perc mulva már ő is holtan feküdt a sátor rongyai között, mellette szétrombolt rádiókészülék darabjai, a hevenyészett irodaberendezés összetört roncsai hevertek.

A tábor nagyrésze égett, minden, ami gyúlékony volt, lángralobbant.

Talán az a szerencséje az ilyen kitelepítéseknek, hogy nem egy tömegben helyezik el a sátorépületeket és a benne lévő gépeket és így maradt még néhány ép vagy kissé sérült gép.

Az egész tábor a pusztulás képét mutatta.

Az elesett parancsnok helyét az életben maradt rangidős tiszt vette át, serényen osztogatva parancsait. Az egész felszereléssel igyekeztek a kis erdőcske felé húzódni s a pusztulás képét eltüntetni.

A rádióösszeköttetés megszakadt. Az egyik még épen maradt vadászgép indul a főparancsnokság helyére, a szomorú hír jelentésére. Már a starton állt a gép s úgy akart indulni, hogy lehetőség szerint a gránátokokozta tölcséreket kikerülhesse, amikor a távolból gyenge búgás hallatszott.

Ismét felharsant a sziréna hangja, nyilván,



Már a startra állt a gép...

hogy ellenséges gép közeledik. De az egyik figyelőörs jelentette, hogy saját gép tart a repülőtér felé.

Néhány pillanat mulva a gránátlyukak között bukdácsolva, tojástáncot járva állt meg a gép. A futártiszt kiugrott a gépből és a parancsnokot kereste.

Mikor megmondták a szomorú valót, ökleit összeszorítva fenyegette meg a láthatatlan ellenséget:

— Hát ide is elért a magyar repülők keze! — aztán valamivel nyugodtabban folytatta: — Mivel a rádióösszeköttetés megszakadt, parancsot kaptam a település visszavonulására. A sérült gépek felgyujtandók. Az ép gépek a második számú támpontra helyezendők át.

— Köszönöm, főhadnagy úr, a parancsot haladéktalanul teljesítjük — felelt a rangidős tiszt. — Egyébként mi ujság?... Megdöbbentő ezt a rombolást látni!...

— Négy repülőtéren jártam már az utóbbi órákban s mindenütt ez a kép fogad. Rombolás, tűz, pernye! Megcsonkított gépek és széttépett emberek! De nem baj, most rajtunk a sor, ütött az óránk!

Vad gesztikulálás kísérte szavait, majd gépébe szállt és nekivágott a levegőnek. (Folyt. köv.)



Olvasóinkhoz!

Majdnem két éve, hogy a magyar nemzeti repülésügyet szolgáló lapunkat elindítottuk útjára. Az akkori mostoha viszonyok mellett vakmerő vállalkozásnak tartották törekvéseinket, mert hiszen akkor még hazánk béklyóba vert repülésügyét óhajtottuk szolgálni.

De ma már elmondhatjuk, hogy munkánkat soha nem remélt hatalmas siker kísérte. A rabbilincseket letörő magyar repülésügy diadalra vitte a repülősajtót is. A lap fejlődésének páratlan sikerét elsősorban olvasóink ragaszkodó szeretetében találjuk. Az ő pártfogásuk nélkül aligha tudtuk volna mindazt megvalósítani, ami európai színvonalra emelte lapunkat, úgyhogy ma már valamennyi más nemzet repülősajtójával felveheti a versenyt a Magyar Szárnyak.

És most, amikor rajtunk kívül álló okokból kénytelenek vagyunk lapunk **példányonkénti árát** 50 fillérről 60 fillérre felemelni, hisszük, hogy eme átmeneti megterhelést szívesen vállalja olvasótáborunk. E csekély áremelés mellett azonban **az előfizetési díjak változatlanok** maradtak. Megkönnyítjük lapunk előfizetését azáltal is, hogy a díjakat negyedévi részletekben is fizetheti az, **aki ajándékra nem tart igényt!**

Nagyon helyesen cselekszenek tehát olvasóink, ha lapunk előfizetői közé lépnek, mert így példányonkinti vásárlókkal szemben majdnem két pengővel olcsóbban kapják lapunkat.

*

Tanácsos az ajándékot személyesen, vagy megbízott útján átvenni, mert így elkerülhető a postai kézbesítéssel járó megrongálódás. Azok az előfizetők, akik mégis postán kérik az ajándék elküldését, — levelezőlapon közöljék kívánságukat kiadóhivatalunkkal.

*

A töltőtoll-akciónkkal kapcsolatosan közöljük, hogy sok vidéki tízpengős előfizetőnk kívánságának engedve, május 15-től kezdődően küldjük el részükre az ajándékot. (Töltőtoll-készlet és jelvény.) Addig is, ugyancsak a vidéki előfizetők kívánságára, a **Budapesti Nemzetközi Vásáron**, valamint kiadóhivatalunkban a töltőtollak személyesen vagy megbízottak útján is átvehetők. A Nemzetközi Vásáron lévő pavillonunkban és kiadóhivatalunkban a Budapestre felutazó vidéki előfizetők, vagy ismerőseik jól teszik, ha az előfizetést igazoló befizetési lapot, vagy nyugtát magukkal hozzák, mert így a töltőtollak kiszolgáltatását könnyítik meg.

Lantos Géza. A Nemzetközi Vásáron mi is résztveszünk. Lapunk reklámosztálya a fedett csarnokban lesz. Ötletét ott megvalósíthatjuk. Köszönjük az értékes tanácsokat. — **Kárpáthy.** Forduljon kérésével a Magyar Feltalálók Országos Szövetségéhez (V., Szent István-körút 18.), ahol részletes felvilágosítással szolgálnak. — **M. István, Debrecen.** Bizony, sajnálatos tévedés volt. A benzinmotoros model még csak kísérleti stádimban van és sok javításra szorul még. A szedő rosszul szedte a mult havi üzenetünket. A tévedésnek az volt az egyedüli oka. Üdv. — **Vitorlázó.** 1938-ban Párisban, 1939-ben Rómában volt utoljára. Azóta állandóan Budapesten tartózkodik. — **Többeknek.** Mint lapunk más helyén közöltük, ajándékunk hétköznap (szombat kivételével) délután 5 és 6 óra között vehető át kiadóhivatalunkban. — **J. Antal, Karcag.** A B. 17-es vitorlázó model tervrajzának minden példánya elfogyott és így címére nem küldhetünk. — **Érdeklődő.** Vitéz Boksay Antal: Kényszerleszállás a gleccserekben című könyvét megrendelheti kiadóhivatalunk útján is. A könyv ára 1.70 pengő, amelyet bélyegben is beküldhet. A háborúban felderítő repülői szolgálatot teljesített a szerző és ennek a regényesen megírt repülőkalandnak a keretében a világháború eme hőseinek életéből ismertet egy kis epizódot. Az akkori kezdetleges gépekkel 4—5000 méter magas hegyek felett kellett repülést végezni, harcolni túlnyomó erejű ellenséges gépekkel, ami valóban istenkísértés volt. Ez a könyv rövid tartalma.

Sándor Károly. A világ első vizsgázott pilótája Bleriot volt, utána az elegáns szobrász, Delagrange szerezte meg az igazolványt. A sorban Róbert Esnault Pelterie, a későbbi nevezetessé vált R. E. P. monoplánok tervezője következett, aki gépein az egykerékel ellátott futóművet alkalmazta. — **G. Annus.** Olvassa el az Érdeklődőnek szóló üze-

netünket. — **T. Kata, Szeged.** Nem szívesen írunk róluk, mert amire és ahogy készülnek — szent magánügyük. Annyit azonban szívesen elmondunk, hogy hárman vannak nőtestvérek. Marietta comtes ugyancsak szüleivel lakik, míg a legidősebb testvér, Éva grófnő, Kendessy Ádám gróf felesége. A menyasszony különös nyelvtehetség, világlátott nagyműveltségű mágnáskisasszony. Nagyon szereti a lovat. Kitűnően ért a gépkocsivezetéshez. Rajongója a téli sportoknak, jó síelő és él-hal a természetért. Mondják, hogy szívesen csap fel légi turistának is.

Készült a könyvnyomtatás föltalálásának 500. évében

Szerkesztésért és kiadásért felel:
JÁNOSY ISTVÁN
főszerkesztő.

87128. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős nyomdavezető: Kárpáti Antal